وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد الصديق بن يحيى– جيجل –
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

عنوان المذكرة

مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص: قانون بحري ومينائي

إعداد الطالبة:
– ثامر وافية

المشرف الأكاديمي: د. نشناش منية
المشرف الميداني: بونار مفيدة

لجنة المناقشة

اللقب والاسم	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
قريمس عبد الحق	أستاذ	جيجل	رئيسا
نشناش منية	أستاذة محاضرة –أ–	جيجل	مشرفا ومقررا
بوعش وافية	أستاذة محاضرة –أ–	جيجل	ممتحنا

السنة الجامعية 2023–2024

شكر وتقدير

أول من يُشكر ويُحمد آناء الليل وأطراف النهار هو العلي القهار، الأول والآخر والظاهر والباطن، الذي أغرقنا بنعمه التي لا تُحصى، وأغدق علينا برزقه الذي لا يفنى، وأنار دروبنا، فله جزيل الحمد والثناء العظيم.

لله الحمد كله والشكر كله أن وفقني وألهمني الصبر على المشاق، ومنحني الصحة والعافية والثبات والعزيمة على إتمام هذا البحث العلمي،

أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذة المشرفة الدكتورة

"نشناش منية"

على كل ما قدمته لي من توجيهات وتعليمات قيمة ساهمت في إثراء موضوع بحثي من جوانبه المختلفة، حيث بفضل الله ثم بفضل جهدها المتواصل وتوجيهاتها القيمة والسديدة ورحابة صدرها تم إنجاز هذا العمل

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرة، الأساتذة الأفاضل الّذَيْنِ تشرفت أن أكون طالبة ألهَمُ مما يجودا به من علم ومعرفة، وما عرفت عنهما سوى النزاهة وحب العمل والتفاني فيه.

ولا أنسى تقديم الشكر الجزيل لكل الأساتذة والأستاذات النُّزهاء والنَّزيهات بكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة جيجل، كما أشكر كل من ساندني من قريب أو من بعيد في إنجاز هذا العمل المتواضع.

إهداء

ما أجمل أن يجود المرء بأغلى ما لديه والأجمل أن

يهدي الغالي للأغلى

هي ذي ثمرة جهدي أجنيها اليوم

هي هدية أهديها إلى **والدي الكريمين** أطال الله في عمرهما

وإلى **زوجي** حفظه الله وسدد خطاه

إلى **إخوتي وأخواتي** كنفهم الله برعايته، وأخص بالذكر أختي

بمثابة ابنتي "أميمة"

وإلى جميع **أصدقائي وصديقاتي**، زملاء العمل وزملاء الدراسة

إلى كل من له معزة ومكانة في قلبي

وإلى كل من ساندني في هذا العمل وأذكر على رأسهم

" **فنور نسرين** "

تجري الرياح بما لا تشتهي السفن.

أبو الطيب المتنبي

(أحد مفاخر الأدب العربي 303هـ-354 هـ)

قائمة المختصرات

الاختصار	المعنى الكامل للاختصار
ق ب ج	القانون البحري الجزائري
ق م ج	القانون المدني الجزائري
ق إ م إ	قانون الإجراءات المدنية والإدارية
ج ر	الجريدة الرسمية الجزائرية
ص.ص	من الصفحة إلى الصفحة
ط	الطبعة
د س ن	دون سنة نشر
ص	الصفحة

مقدمة

يتنوع النقل بصفة عامة بتنوع وسيلته ومجاله، ويعدّ النقل البحري للبضائع من بين أهمّ أنواع النقل في مجال التجارة –لاسيما الدولية– ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية، وعلى اعتبار أن السفينة الوسيلة الوحيدة لامتطاء البحر، وتحقيق الغرض المطلوب منها وهو الإبحار في سلام، فإنه قد تعترض الرحلة البحرية بعض المخاطر التي تحول دون تحقيق الغاية منها، كالجنوح الذي يقع نتيجة انحراف السفينة عن مسارها المائي الصحيح، وارتطامها بالقاع البحري أو الشاطئ بفعل عوامل عديدة.

وعلى غرار ما يلحق بالسفينة من أضرار، فإن مثل هذا الخطر البحري قد يؤدي إلى تلف البضاعة المنقولة أو تضررها، ناهيك عن التأخير في وصولها إلى أصحابها في الميعاد المحدد.

وتلك الأضرار لا تلحق فقط بأصحاب البضائع بل حتى بمؤمنيها، لأنهم سيلتزمون بتعويض أصحابها عن الأضرار اللاحقة بهم ونتيجة لذلك فسيسعى أصحاب البضاعة وشركات التأمين إلى تكريس جهودهم لإثبات خطأ الناقل البحري الذي أدى إلى حدوث جنوح السفينة، وتسبّب في هلاك بضاعتهم أو التأخّر في تسليمها، ومن ثم التزامه بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية في مواجهة أطراف عقد النقل البحري من جهة وبناء على المسؤولية التقصيرية التي يستند إليها الغير ممّن ليسوا طرفا في عقد النقل أو عقد التأمين من جهة أخرى.

لهذا تعتبر مسؤولية الناقل البحري من الموضوعات المهمة التي يثيرها عقد النقل البحري، والتي انتبهت أكثر الدول لها، وكان نتيجة ذلك أن تم تنظيمها في العديد من المعاهدات الدولية مثل اتفاقية بروكسل عام 1924[1] التي صادقت عليها الجزائر بموجب

[1] اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض العقود المتعلقة بستدات الشحن المؤرخة في 25اوت، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64–70 مؤرخ 02 مارس 1964، تتضمن المصادقة على معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض الأحكام الخاصة بسندات الشحن، ج.ر.عدد 29 صادر بتاريخ أفريل 1994.

المرسوم 64- 71[1] المتضمن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، ومعاهدة هامبورغ عام 1978م[2]، تليها بعد ذلك اتفاقية روتردام المنعقدة في سنة 2008[3]، والتي لم تدخل حيز النفاذ لغاية الآن.

هذا وقد نال موضوع مسؤولية الناقل البحري عن البضائع اهتمام المشرع الجزائري فقد خصه بالمواد من 802 إلى 816 في الفصل الرابع من الباب الثالث ضمن الكتاب الثاني من الأمر 76- 80 المتضمن القانون البحري [4].

لكن وعلى اعتبار أن الجنوح من الأخطار البحرية، التي تقام من خلالها مسؤولية الناقل البحري عمّا يترتب عن ذلك الحادث، إلاّ أنّه لم يحض بالعناية الكافية من قبل المشرع الجزائري، وإنّ ما نجده كان على سبيل الإشارة فقط، على خلاف بقيّة الحوادث البحرية كالتصادم البحري الذي أولى له المشرع العناية اللازمة.

أما عن أهمية تحديد مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن فهي تتعلق بالعواقب الجسيمة التي يمكن أن تنجم عن مثل هذه الحوادث، سواء من الناحية القانونية أو الاقتصادية أو البيئية أو الاجتماعية، إذ يعتبر قضية محورية تلامس العديد من الجوانب الحيوية فالإحاطة بجوانب المسؤولية والتعامل معها بجدية يساهم في التقليل من الحوادث وحماية البيئة، والحفاظ على الأرواح وضمان استمرارية الحركة التجارية العالمية بشكل فعّال وآمن.

---

[1] المرسوم الرئاسي رقم 64- 70، المؤرخ في 1964/04/07 ،الجريدة الرسمية عدد 28 الصادر، بتاريخ 1964.

[2] اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 المعروفة باسم " قواعد هامبورغ"، ترسي هذه الاتفاقية نظاما قانونيا موحدا ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحرا، دخلت مجال التطبيق في 1 نوفمبر 1992.

[3] إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (نيويورك 2008) تسمى بقواعد روتردام متاحة على الرابط:https://uncitral.un.org/ar/texts/Transpor

[4]- أمر رقم 76- 80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر، عدد 29، صادر بتاريخ 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98- 05 المعدل بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر عدد 46 صادر في 18 أوت 2010.

وتجدر الإشارة إلى أن جنوح السفن من الموضوعات التي تفتقر للدراسة، فبالرغم من أهميته لم تتم دراسته بشيء من التوسع في القانون الجزائري، كل ذلك كان سببا للكتابة حول الموضوع والبحث فيه، من خلال تسليط الضوء على ماهية خطر جنوح السفن، وكيفية تنظيم المشرع لالتزامات الناقل البحري والمسؤولية الناشئة عنها.

إلى جانب ذلك كان لابد من الوقوف على الجانب العملي لمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن، بدراسة بعض حوادث الجنوح ومخلفاتها وآثارها على المستوى الخارجي وقد وقع الاختيار على حادثة جنوح السفينة إيفرغيفن بقناة السويس، التي تعد من أهم الممرات المائية في العالم، وما أثارته الحادثة التي أدت إلى تعطل حركة الملاحة في القناة من تفاعل كبير على منصات التواصل الاجتماعي المختلفة، وانشغال العالم بالحادث وتداعياته.

وموازاة مع ذلك كان "ميناء جن جن" مجالا للتطبيق على المستوى الميداني، باتخاذ سفينة "ديقباكي **DEGBAKI** محلاّ للدراسة على اعتبارها من أبرز الحوادث التي لا تزال على إثرها السفينة جانحة لحد الساعة.

حيث لا يخلو أي بحث علمي من الصعوبات، فلعلّ أبرزها نقص المادة العلمية لدراسة الموضوع، كون أغلب الباحثين قد تصدوا له كجزئية صغيرة ضمن دراساتهم، ولمّا كانت دراسة الموضوع دراسة ميدانية على مستوى "ميناء جن جن" عامة، والمحطة البحرية الرئيسية بجيجل خاصة، فقد واجهنا صعوبة في الحصول على بعض الوثائق والمعلومات الكافية التي تخدم الموضوع بسبب طابعها العسكري الذي يقتضي السرية ، ما قادني بالنتيجة إلى عدم الإلمام الكافي بالموضوع من الناحية التطبيقية الميدانية.

أمّا عن الإشكالية المتعلقة بموضوع مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن في البحار وقنوات الملاحة البحرية فهي تنطلق من **التساؤل عن حدود مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الاضرار التي تصيب أصحاب البضاعة المنقولة بسبب جنوح السفينة؟**

ولمعالجة هذه الإشكالية تمّ الاعتماد على مجموعة من المناهج المتبعة في الدراسات القانونية، المتمثلة في المنهج الوصفي من خلال تحديد بعض المفاهيم، إضافة للمنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري، ولمّا كانت الدراسة تتناول جانب تطبيقي استلزم اتباع منهج دراسة حالة، تم التركيز من خلاله على"قناة السويس" و"ميناء جن جن" كمجالين يستوعبان الموضوع، وكمحاولة من خلال الدراسة على ربط الأبعاد النظرية بالواقع العلمي.

ومن أجل معالجة الجوانب المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن، تم تقسيم الدراسة إلى فصلين يتطرّق الأوّل منها إلى أحكام مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن، في حين يتناول الفصل الثاني تطبيقات لمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن.

الفصل الأول

أحكام مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن

يتم النّقل البحري للبضائع وفقا لشروط عقد النّقل البحري، فعلاقة النّقل تنشأ عنها التزامات متقابلة لكل طرف فيها، على رأسها إيصال البضاعة أو المسافرين "سالمين إلى ميناء الوصول"، غير أن رحلة السّفينة أثناء عمليّة النّقل قد تعترضها العديد من الأخطار لعل أهمها خطر الجنوح، ممّا قد يؤخّر وصول تلك البضائع أو إلى وجهتها أو وصولها معيبة، وما قد يلحق بأصحاب تلك البضائع أضرار فتقوم مسؤوليّة النّاقل البحري في حالات يحدّدها القانون إذا ما تحقّقت أركانها وأسبابها(مبحث أول).

غير أن تلك الأضرار لن تحل بأصحاب البضائع فقط، لا بل إن مؤمنيها سيلحقهم الضرر نظرا لما سيلتزمون به من تعويض لأصحابها عن الأضرار اللاحقة بهم من تلف وهلاك للبضاعة أو حتى التأخر في تسليمها[1]، ونتيجة لذلك فستسعى شركات التأمين إلى جانب أصحاب البضائع التي جرى تأمينها لديها، إلى تكريس جهودهم لإثبات خطأ الناقل البحري الذي أدى إلى جنوح السفينة، ومن ثم إلزامه بالتعويض على أساس المسؤولية العقدية، التي تستند إلى أحكام عقد النقل البحري (مبحث ثان).

[1] راكان صالح عودة الشوابكة، مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة أزمة سفينة إيفرغيفن في قناة السويس، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة عمان (الأردن)، 2021 ، ص 61.

المبحث الأول- مفهوم مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن:

يعدّ الجنوح من الحوادث التي تتعرّض لها السّفن، ومن المخاطر التي تهدّد الرحلة البحرية، والتي تنشأ عنها التزامات على عاتق النّاقل المسؤول عن تنفيذ عقد النّقل البحري[1].

فمن خلال نص المادتين 54 من القانون المدني الجزائري[2] و 738 ق ب ج ، نستنتج أن عقد النقل البحري هو عقد يلتزم بموجبه الناقل البحري اتجاه الشاحن، بنقل البضاعة وإيصالها إلى ميناء آخر مقابل مايدفعه الشاحن له من مكافأة تسمى "أجرة الحمولة"، ومن أجل الوقوف على أوجه المسؤولية التي يتحمّلها النّاقل في حالة جنوح السّفن، لابدّ من التعريف بتلك المسؤوليّة (مطلب أول)، قبل التطرّق إلى بيان حدودها ومعالمها (مطلب ثان).

المطلب الأول- التعريف بمسؤوليّة النّاقل البحري عن جنوح السّفن:

رغم أهمّية خطر جنوح السّفن كأحد الحوادث الاستثنائية التّي قد تطرأ أثناء الرّحلة البحريّة، إلاّ أنّه لم يأخذ نصيباً كافياً من الدّراسة والتّحليل من قبل شرّاح وفقهاء القانون البحري، لكن هذا لم يمنع من إعطاء تعريف لخطر جنوح السّفن (فرع أول)، ولبيان

---

[1] تنص المادّة 738 ق ب ج على أنّه:" **يتعهّد النّاقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معيّنة من ميناء إلى آخر، ويتعهد الشّاحن بدفع المكافأة له والمسمّاة أجرة الحمولة** " ، يتميّز عقد النّقل البحري بما يلي: عقد رضائي، ملزم للجانبين الشّاحن والنّاقل، عقد تجاري دائماً بالنّسبة للنّاقل، وتجاري بالتبعيّة بالّنسبة للشّاحن أنه يقترب من عقود الإذعان لما يتضمنه سند الشحن من شروط محددة مسبقا، مشار إليه لدى: العيساوي حسين محاضرات في مقياس القانون البحري، ألقيت على طلبة السنة الثالثة ليسانس حقوق، القسم الخاص ، كلية الحقوق جامعة المسيلة، 2021- 2022، تم الاطلاع بتاريخ: 2024/03/19 على الساعة: 00: 9 متاح على الرابط: https://elearning.univ-msila.dz/moodle/course/view.php?id=7595

[2] تنص المادة 54 من الأمر رقم 75 – 58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر، عدد 78 صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975 ، معدل ومتمم " **العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما** "

التّكييف القانوني لمسؤوليّة النّاقل البحري عن جنوح السّفن كان لابدّ من دراسة طبيعتها القانونيّة (فرع ثان).

الفرع الأول– تعريف مسؤوليّة النّاقل البحري عن جنوح السّفن:

المسؤولية في معجم اللغة العربية هي اسم من المصدر الصناعي "**مسؤول**"، أي التزام الشخص بأداء العمل المنوط به طبقا لما هو محدد[1] ومسؤولية الناقل البحري عن الأخطار البحرية، تتعلق بتحديد مدى التزام الناقل بتعويض الشاحن أو المرسل إليه في حالة حدوث خسائر أو أضرار للبضائع بسبب هذه الأخطار، من بينها "**خطر جنوح السفن**" الذي سنتعرض إلى تعريفه(أولا) وتمييزه عما يماثله من المخاطر البحرية(ثانيا).

أولا– التعريف بخطر جنوح السّفن:

قبل التطّرق إلى تعريف خطر جنوح السّفن كان لا بأس أن نشير لمعنى كلمة " خطر والتي تعني لغة: " الإشراف على الهلاك، فيقال خاطر به أي جازف وخاطر"[2] " أمّا قانوناً، ورغم أهميّة هذا العنصر إلاّ أنّ المشرعّ الجزائري لم يتطرق إلى تعريفه، على غرار بقيّة التشريعات المقارنة الأخرى[3]، مكتفيا بذكر أحكامه من خلال المادة 619 ق م ج[4]، في حين تعتبر كلمة جنوح (كإسم) مصدرا للفعل جَنحَ/ جنحَ لـ، يجنحُ ويجْنُحُ، جَنْحاً

[1] تعريف ومعنى مسؤولية في معجم المعاني الجامع، معجم عربي عربي، تم الاطلاع بتاريخ 2024/03/20 على الساعة 37: 18 https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar

[2] بلقاسم مولاي، أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري، مجلة القانون والعلوم السياسية صادرة عن كلية الحقوق، جامعة صالحي أحمد النعامة، الجزائر، العدد 02، 2016، ص 140، تم الاطلاع بتاريخ: 2024/03/20 على الساعة 30: 10 متاح على الرابط:

https https://www.asjp.cerist.dz/en/article/86799

[3] براهيمي فتيحة، قروج صبرينة، مفهوم الخطر في قانون التأمين، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2015–2016، ص 10.

[4] تنص المادة 619 ق م ج على ما يلي: التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراداً أو أي عوض مالي آخر في حال وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

وجُنُوحاً، فهو جانحٌ والمفعول مجنوح إليه، فيقال جنحَ على مرفقيه، اعتمد عليهما ووضعهما على الأرض، جنحت السّفينة[1] انتهت إلى الماء القليل ولزقتْ بالأرض، فلم تمض[2].

أما من الناحية القانونية فلم يرد تعريف قانوني لخطر جنوح السفن بصفة خاصة، ولا للحادث البحري بصفة عامة، بالرغم من أهميته الرّامية إلى معرفته كخطر محدد لمسؤولية الناقل البحري، ويمكن أن يتسبب في تصادم السفن أو غرقها.

وعلى اعتبار أن جنوح السفن هو من المخاطر البحريّة التي تمسّ بسلامة السّفينة وما عليها، فنجد أن المشرّع الجزائري من خلال المادة 92 من قانون التأمينات[3] نصّ على أن "**الأخطار البحريّة هي كل ما يتعلّق بالرّحلة البحريّة، سواء نتج عن البحر أو كان هو مكان حدوث هذه الأخطار**"، وقد نصّت الفقرة الأولى من المّادة 101 من قانون التأمينات، على الأخطار النّاتجة عن الحوادث البحريّة والتي تصيب السّفينة أو البضاعة المشحونة، والمتمثّلة في التّصادم البحري، والغرق والجنوح والعاصفة، وغيرها من الحوادث التي تصيب السّفن والبضائع[4].

---

[1] تنص المادة 13 ق ب ج " تعتبر سفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإمّا عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة ".

[2] تعريف ومعنى جنوح في معجم المعاني الجامح، معجم عربي عربي، تم الاطلاع بتاريخ: 2024/03/20 على الساعة 00: 12 ، متاح على الرابط :https://www.almaany.com/ar/dict/ar-

[3] أمر رقم 95-07 ، مؤرخ في 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات ج ر، عدد 13 صادر في 1995/03/08 المعدل والمتمم بموجب القانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 11-11 المؤرخ في 18 جويلية 2011، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 13- 08 المؤرخ في 30 ديسمبر 2013.

[4] نطور أحلام، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، مجلة الدراسات الحقوقية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باجي مختار عنابة ،الجزائر، العدد 3، سبتمبر 2020، ص 726، تم الاطلاع بتاريخ :2024/03/21 على الساعة 00: 14 متاح على الرابط : https://www.asjp.cerist.dz/en/article/127469

وبناء على ذلك فقد تعدّدت تعريفات الفقهاء حول خطر جنوح السفن، بيد أنّها تتمحور جميعاً حول فكرة أن الجنوح: هو" **نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام السفينة بقاع البحر، بسبب ضحالة المياه أو عدم وجود العمق الكافي للماء، وقد يكون بسبب وجود صخور قريبة من قاع البحر**"[1].

وعُرّف أيضا على أنّه" **توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن، لاحتكاكها بقاع البحر أو الصخور، أو حطام السفن الغارقة أو أي عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج**"[2].

بناءً على ما سبق ذكره، يتبين أن تعريفات جنوح السفن، وإن اختلفت في عباراتها إلاّ أنّها تدور حول معنى واحد يفضي إلى أن: الجنوح هو نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام سفينة بقاع البحر أو ممر مائي، مما قد يُعرض سلامة السفينة وما عليها للخطر وعدم الاستقرار، وفي أسوأ الحالات قد تحدث خسائر بشرية، سواء كان هذا الجنوح اضطراريا أو اختياريا، وتجدر الإشارة إلى أن هناك نوعان من الجنوح: الجنوح الاضطراري الإجباري(أ) والجنوح العمد(ب)

أ-الجنوح الاضطراري أو الإجباري:

هو الجنوح غير المتعمّد الذي لا يمكن التنبؤ به، ثم لا يمكن تجنّبه أو تفاديه بممارسة قدر معقول من العناية والمهارة، ولعل أهم أسباب الجنوح الاضطراري هي: الظروف الجوية السيئة مثل العواصف الشديدة التي تؤدي إلى ارتفاع أمواج البحر،

[1] عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية التأمين البحري)، ط1، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 270.

[2] مرابط شيخ، التأمين البحري في القانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، تخصص تأمينات ومسؤولية كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2018/2017، ص 54، تم الاطلاع بتاريخ 2024/03/21 على الساعة 05: 16 متاح على الرابط:

http://e-biblio.univ-mosta.dz/handle/123456789/16706?show=full

فتشكل خطرا على جسم السفينة أو على سطحها، وتكون السفينة بسبب هذه العواصف مهدّدة بالغرق أو الجنوح أو إتلاف معداتها وما عليها من بضائع[1].

ب- الجنوح العمد:

قد يرى الربّان[2] بأن يجنح بالسفينة عمداً إلى الساحل، تفاديا لاصطدامها بالصّخور أو لعدم قدرتها على البقاء في البحر أو لأيّ سبب آخر[3].

ذلك أنه قد يجد أن السلامة العامة تتطلب تجنيح السفينة إلى الشاطئ هربا من خطر قد تتعرض له[4].

فالجنوح العمد هو الجنوح الذي يحدث نتيجة لإجراءات متعمّدة يتخذها الطاقم لتحسين استقرار وتوجيه السفينة خصوصا في الأمواج أو عند المناورة.

هذا ما يجعل الجنوح العمد يتشابه بالتصادم العمدي، الذي بموجبه يتم الاصطدام بسفينة اختياريا، تجنبا للاصطدام بسفينة أخرى إذا ما حدث قد تنشأ عنه أضرار أكثر جسامة[5].

---

[1] عادل على المقدادي، مرجع سابق، ص 270.

[2] الربّان: هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ويكون مسؤولا عنها ويعد من البحّارة لأنه يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر، مشار إليه لدى عبد الله ليندة، محاضرات في مادة رجال البحر، ألقيت على طلبة السنة الأولى تخصص القانون البحري والمينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة جيجل، 2020- 2021 ، ص 11.

3 حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه للعلوم تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران2، 2015- 2016، ص 75. تم الاطلاع بتاريخ 2024/03/223، على الساعة 17:20متاح على الرابط:
https://www.univ-oran2.dz/images/these_memoires/FDSP/Doctorat/TDDSP-

[4] العطير عبد القادر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 446.

[5] مصطفى كمال طه، القانون البحري (السفينة – أشخاص الملاحة البحرية – النقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري) ط1، الدار الجامعية، مصر، 1993، ص 360.

ثانيا- تمييز خطرا جنوح السّفن عمّا يماثله من المخاطر البحريّة:

السّفن على اختلاف أنواعها وغاياتها، سواء تعلّقت مهامها بنقل البضائع أو نقل المسافرين أو أيّ نشاط آخر، قد تواجهها بعض المخاطر البحريّة التّي تجعلها معرّضة للهلاك والجنوح الذي قد يؤدّي إلى نشوء حوادث بحريّة أخرى كالتصادم (أ) والغرق(ب)

أ- جنوح السّفن والتّصادم البحري:

نظّم المشرّع الجزائري أحكام التّصادم البحري في الفصل الرّابع من الباب الأوّل المتضمّن الحوادث البحريّة في القسم الأوّل من التّشريع البحري الجزائري.

عرفه من خلال نص المادّة 273 على أنّه " **يعدّ تصادم سفن في البحار كل ارتطام مادّي أو اصطدام بين السّفن في البحر أو بين السّفن وبواخر الملاحة الدّاخلية دون الأخذ في الاعتبار المياه التّي وقع فيها التّصادم**"

استنادا إلى نّص المادّة 273 ق ب ج سالفة الذّكر فإنّه ولتطبيق أحكام التّصادم البحري لابدّ من توافر شرطين:

1-أن يقع الحادث بين منشأتين عائمتين تكون إحداهما على الأقل سفينة بحريّة.

2-أن يحدث ارتطام أو اصطدام بين منشأتين بحريتين إحداهما على الأقل سفينة.[1]

ويميّز التّقنين بين أنواع من التّصادم: التّصادم القهري والتّصادم المشتبه في أسبابه، والتّصادم بسبب الخطأ المشترك[2].

---

1 بن ددوش سيد أحمد، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و 1952، مجلة الدراسات الحقوقية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، العدد 1، 2021، ص 828، تم الاطلاع بتاريخ 2024/03/21 ،على الساعة 15: 17، متاح على الرابط:https://www.asjp.cerist.dz/en/article/151583

2 التصادم المشتبه في أسبابه: هو التّصادم الذي لم يكن بالإمكان نسبته إلى سبب محدد، وقد جمع المشرع الجزائري بين التصادم القهري والتصادم المشتبه في سببه في المادة 281 وطبق عليهما نفس الحكم.

التصادم بسبب الخطأ المشترك: يقصد به أن يكون التّصادم قد وقع نتيجة خطأ كل من السّفينتين المتصادمتين حسب نص المادة 278 فقرة 1 ق ب ج، مشار إليه لدى: فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، صادرة عن كلية

وإذا كان التّصادم القهري هو التّصادم الذي يحدث عندما تصطدم سفينتان أو أكثر بشكل مباشر وبقوّة كبيرة، والذي ينشأ عن قوّة قاهرة كالضّباب أو العواصف، أو أوامر السّلطة العامّة بالملاحة مع إطفاء الأنوار أثناء الحرب فيقع التّصادم بين السّفينتين من غير أن ينسب خطأ لإحداهما[1]، ويمكن أن يتسبّب في أضرار جسيمة للسّفن المتصادمة.

فإنّه يتشابه مع خطر جنوح السّفن القهري، الذي تميل من خلاله السّفينة أو تنحرف بشكل غير متوقّع بسبب قوى خارجية مثل الرّياح القويّة أو التّيارات البحرية القويّة ،ممّا يؤدي إلى فقدان السّيطرة عليها وقد تتسبّب في حوادث بحرية، وذات الأمر بالنسبة للتّصادم العمد والجنوح العمد المشار إليه سابقا[2].

ويتميّز التّصادم البحري للسّفن عن جنوحها، في أنّ التّصادم البحري يحدث عندما تصطدم سفينتان أو أكثر ببعضهما البعض في الماء، بينما جنوح السّفن يشير إلى انحراف السّفن عن مسارها المعتاد بسبب عوامل خارجيّة مثل الرّياح القويّة أو التّيارات البحريّة بيد أنّه في الأماكن التي تكثر فيها حركة السّفن، يمكن أن يحدث تصادم بحري بسبب جنوح أحد السّفن أو كلاهما.

ب – جنوب السّفن والغرق:

الغرق يعني "**هبوط السفينة إلى قاع البحر بسبب دخول المياه إليها وعدم قدرتها على الطّفو على سطح البحر، ويكون سبب هذا الغرق نتيجة عيب في السفينة، أدى إلى دخول الماء إليها أو بسبب الرياح الشديدة التي تؤدي إلى ارتفاع الماء على سطح**

الحقوق جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 12 ، دس ن ، ص174– 175 ، تم الاطلاع بتاريخ 2024/03/23 على الساعة 10:00 متاح على الرابط:https://www.asjp.cerist.dz/en/article/51526

1شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، ط1، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 75.

2 أنظر، ص11 من هاته الدراسة.

السفينة"[1]، أو نتيجة الأعطال الفنيّة، التصادمات، أو الأخطاء البشريّة ممّا قد يؤدّي إلى هلاك السّفينة وما عليها.

وما يجمع جنوح السّفن وغرقها هو إمكانيّة كون أحدهما سببا للآخر فقد يؤدّي ضعف الهيكلة، تسرّب المياه، العوامل الطبيعيّة مثل: العواصف القويّة أو قرارات الطّاقم الخاطئة وعدم الاستجابة السّريعة، إلى جنوح السّفينة في البداية تدريجيا إلى أن يصل الأمر إلى غرقها غير أن ذلك الجمع لا يكفي لجعل الجنوح في مرتبة الغرق إذ يختلفان في عدة نقاط من أبرزها:

1- المدى الزمني: فجنوح السّفينة يشير إلى ميلانها أو انحرافها عن الوضعيّة العموديّة في حين يشير غرق السّفينة إلى" **هبوط السفينة إلى قاع البحر، بسبب دخول المياه إليها وعدم قدرتها على الطفو على سطح الماء**" [2].

2-التّدخل البشري: جنوح السّفينة قد يحدث نتيجة لعوامل، مثل عدم التوازن في توزيع الحمولة أو الأعطال الفنيّة، في حين يمكن أن يكون غرق السّفينة نتيجة لتعرضّها لحوادث كالاصطدام بصخور أو تعرضّها للغرق بسبب تسرّب المياه[3].

3-الإصلاح والإنقاذ: في بعض الأحيان يمكن إصلاح السّفينة الجانحة أو المنحرفة بسهولة دون الحاجة لإجراءات إنقاذ كبيرة، بينما قد يكون إنقاذ[4] سفينة غارقة أمرا أصعب نظرا للتّحديات التي تواجه عمليّة الإنقاذ في المياه العميقة.

---

[1] عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص270.

[2] عادل علي المقدادي، المرجع نفسه.

[3] طارق بربر، لماذا تغرق السفن؟ مقال منشور بجريدة الدومان البحر بالعربية، بتاريخ 9 نيسان 2016، تم الإطلاع بتاريخ 2024/03/24 على الساعة 57: 19 متاحة على الرابط : https://www.aldouman.com/articles/tag

[4] يعرف المشرّع الجزائري الإنقاذ من خلال المادة 332 ق ب ج بأنه:" **كل نجدة للسّفن البحريّة الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها**".

4-التدّاعيات البيئيّة: غرق السّفينة قد يؤدّي إلى تسرّب الموادّ الضارّة الموجودة داخل السّفينة ممّا يتسبّب في تلوّث بيئي[1]، بينما قد لا يكون لجنوح السّفينة تأثيرات بيئيّة سلبيّة إذا لم يؤدّ إلى غرقها.

بناءً على ما سبق ذكره نجد أن جنوح السّفن يشير إلى الانحراف الجانبي للسّفينة عن مسارها المقصود أو المستقيم، ويمكن أن يكون نتيجة لعوامل مثل التيارات البحريّة أو الرّياح أو أخطاء في التّوجيه، ممّا قد ينتج عنه آثار متنوّعة من بينها: خطر الاصطدام والخسائر الماليّة، التلوث وخطر الغرق.

الفرع الثاني- الطبيعة القانونية لمسؤوليّة النّاقل البحري عن جنوح السّفن:

تنصّ الاتّفاقيات والمعاهدات الدّولية على أنّ النّاقل يلتزم بنقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد المتّفق عليه، أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول وهو الالتزام بتحقيق نتيجة، بحيث يسأل النّاقل ويعتبر مخلّا بالتزامه النّاشئ عن عقد النّقل، في حال عدم تحقيق هذه النّتيجة، فمسؤولية النّاقل البحري إزاء الشّاحن أو المرسل إليه، هي مسؤوليّة عقديّة مصدرها عقد النّقل **(أولا)**، ويؤكد هذا التوجّه موقف المشرّع الجزائري قانونا، وقضاء **(ثانيا)**.

أولا- موقف المعاهدات الدّولية من طبيعة مسؤوليّة النّاقل البحري عن الجنوح:

هناك العديد من المعاهدات الدّولية التي حدّدت طبيعة مسؤوليّة النّاقل البحري للبضائع على غرار اتفاقية بروكسل لعام 1924، التي جسّدت المبدأ العام لمسؤوليّة النّاقل البحري للبضائع، وذلك بتحديد الالتزامات التّي تقع على عاتق النّاقل و حالات

[1] التلوّث البيئي: تلويث السّفن المجاري المائية والمحيطات بطرق عدّة مثل: تسرّب النّفط أو المواد الكيميائية من النّاقلات، وتصاعد ثاني أكسيد الكبريت وثاني أكسيد الكربون وأسود الكربون إلى الغلاف الجوّي من عوادم النّاقلات، تم الاطلاع بتاريخ 2024/04/01، على الساعة 20: 15 متاح على الرابط:
https:// https://ar.wikipedia.org/wiki

إعفائه من المسؤوليّة والتي بلغت 17 حالة، شريطة أن يكون سند الشّحن[1] أو أي وثيقة مماثلة كإثبات لعقد النقل[2].

وعليه فإن مسؤولية النّاقل البحري هي مسؤوليّة عقديّة تتعلّق بالالتزامات والواجبات التي يتعيّن على النّاقل تنفيذها بموجب عقد النّقل المبرم[3].

ثانيا- موقف المشرّع والقضاء الجزائري من طبيعة مسؤوليّة النّاقل البحري عن الجنوح:

يتّضح موقف المشرّع الجزائري خصوصاً في التّقنين البحري (أ) ويؤكّده في ذلك بعض القرارات الصّادرة عن القضاء (ب).

أ-موقف المشرع الجزائري من طبيعة مسؤوليّة النّاقل البحري عن الجنوح:

يستخلص من نصوص التّقنين البحري (المواد 802، 739، 770، 773، 803)[4] أن المشرّع الجزائري لم يحدّد صراحة طبيعة مسؤوليّة النّاقل البحري للبضائع صراحة، هل هي ذات طبيعة عقديّة أم تقصيريّة.

---

[1] يقوم سند الشّحن البحري بدور كبير في إثبات عقد نقل البضائع بطريق البحر، ويثبت فيه عملية تسليم البضاعة لربّان السّفينة، وقد نصّ المشرّع الجزائري في المادة 748 ق ب ج على أنه: "**بعد استلام البضائع يلتزم النّاقل أو من يمثّله (الربّان) بناء على طلب الشّاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمّن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها**"، وتشكل دليلا على استلام الناقل للبضائع وهي كذلك دليل على حيازتها طبقا للمادة 749ق ب ج.

[2] بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، ط1، دار هومة، الجزائر، 2020، ص.ص: 220- 221.

[3] رزاي نهاد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر مهني في الحقوق، تخصص قانون بحري ومينائي، كلية الحقوق، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، 2021- 2022، ص 9.

[4] المادة 739 ق ب ج تنص على " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني".

المادة 770" يتعين على النّاقل قبل بدء الرحلة السّهر على العناية اللازمة بما يأتي:

أ-وضع السّفينة في حالة صالحة للملاحة.

ب-تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

ج-تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها.

المادة 773" يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورصّ البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل...."

ويتجلىّ ذلك من خلال نصّ المادة 802 من ق ب ج التي تنصّ على أنّه " **يعدّ النّاقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلّفه بها حتّى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثّله القانوني باستثناء الحالات في المادّة التّالية** "

لكن بتحليل فحوى هذه المادّة يتّضح أن مسؤوليّة النّاقل البحري للبضائع هي مسؤوليّة عقديّة تنشأ نتيجة إخلال النّاقل البحري للبضائع بالتزامه التّعاقدي والمتمثّل في إيصال البضاعة بالحالة التي تسلّمها إلى المرسل إليه أو ممثّله القانوني.

وعليه تعدّ مسؤوليّة النّاقل البحري مسؤوليّة عقديّة، تنشأ من خلال إخلال النّاقل بالتزامه التّعاقدّي اتّجاه المتعاقد معه سواء كان الشّاحن أم الرّاكب[1]، وهذا الالتزام يعتبر التزاما بتحقيق نتيجة بحيث يسأل النّاقل ويعتبر مخلّا بالتزامه النّاشئ عن عقد النّقل البحري.

ب-موقف القضاء من طبيعة مسؤوليّة النّاقل البحري للبضائع عن الجنوح:

أكد القضاء الجزائري أيضا على الطبيعة العقدية لمسؤوليّة النّاقل البحري، وقد تجسّد ذلك من خلال مجموعة من القرارات الصّادرة عن المحكمة العليا، من بينها القرار الصّادر بتاريخ 1995/03/14 حول إبطال قرار يقضي بأنه ليس للناقل أية مسؤولية حول الخسائر اللاحقة بالبضاعة المنقولة.

حيث جاء في مضمونه أن: **الناقل مسؤول عن البضاعة منذ التكفل بها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، وأن استلام البضائع من طرف مؤسسة الإيداع لا يعني انتهاء مسؤولية الناقل البحري المنصوص عليها بالمادة 802 ق ب ج**[2]، حول إبطال قرار يقضي بأنّه ليس للنّاقل أيّة مسؤوليّة حول الخسائر اللّاحقة بالبضاعة المنقولة، وقد

[1] طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 2007، ص 130.

2قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1995/05/16، ملف رقم 121148، المجلة القضائية العدد الأول، سنة 1995 ، ص 188.

توافق هذا القرار مع نصّ المادة 802 ق ب ج في تحديد مسؤوليّة النّاقل عن البضاعة منذ استلامها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه.

المطلب الثاني– قيام مسؤولية النّاقل البحري عن جنوح السّفن:

عقد النّقل البحري من العقود الملزمة لجانبين حيث يرتّب على النّاقل البحري التزاما محدوداً، هو إيصال البضاعة سالمة إلى المرسل إليه وتسليمها إليه في الوقت المحدّد كما اتّفق عليه، وكما يحدّده العرف، فعند عدم تحقيق هذه النّقطة كأن تصل البضاعة في وقت متأخّر، أو وصولها معيبة أو عدم وصولها بسبب الهلاك أو الجنوح يعتبر الناقل مخلا بالتزامه فتقوم مسؤوليّته بتحقق أركانها (فرع أول) وحالاتها (فرع ثان) وأسبابها التي يعتّد بها لاعتباره مسؤولا (فرع ثالث).

الفرع الأول– أركان مسؤوليّة النّاقل البحري عن جنوح السّفن:

حتى تقوم مسؤوليّة النّاقل البحري عن جنوح السّفن يجب تحقّق ثلاثة أركان لهذه المسؤوليّة مجتمعة وهي الإخلال بالتزام عقدي (أولا)، والضرر (ثانيا) والعلاقة السببية بينهما (ثالثا)، وعند توفر هذا الأركان يستحقّ التّعويض.

أولا– ركن الخطأ:

كان للقانون والفقه دور بارز في معالجة ركن الخطأ لذا فإنه لن يتم التفصيل في المسألة لأن القواعد العامة واحدة بشأنها، وإنما سيتم إسقاط تلك القواعد مباشرة على خطأ الناقل البحري، من خلال التطرق إلى تعريف الخطأ كركن من أركان المسؤولية العقدية (أ) وتبيان من يتحمل عبء إثبات عدم تنفيذ الناقل البحري لالتزامه(ب).

أ-تعريف الخطأ كركن من أركان المسؤوليّة العقديّة:

الخطأ هو الرّكن الأوّل لقيام مسؤوليّة[1] النّاقل البحري عن جنوح السّفن، ويعرّف الخطأ لغة على أنه: ضدّ الصّواب، والمخطئ من أراد الصّواب فصار إلى غيره والخاطئ من تعمّد ما لا ينبغي[2].

في حين أورد الفقهاء وشراح القانون تعريفات عدّة للخطأ العقدي، نذكر منها:

عرّفه السنهوري فقال" **أن لا يقوم المدين في العقد بتنفيذ التزامه سواء أكان ناشئا عن عمد أو عن إهمال**"

عرّفه محمد فوزي فيض الله كذلك بأنّه" **مجاوزة ما ينبغي أن يقتصر عليه شرعا أو عرفا أو عادة**"[3].

وقد نصّت المادة 176 من القانون المدني الجزائري على القاعدة العامّة للمسؤوليّة العقديّة، التّي تجعل المدين مسؤولا بمجرّد عدم الوفاء ما لم يثبت أن سببا أجنبيّا هو الذي حال بينه وبين الوفاء.

ففي ركن الخطأ تقوم مسؤوليّة النّاقل البحري العقدية[4] على أساس الخطأ من قبل الناقل البحري، أثناء قيامه بعملية نقل البضائع.

---

1 المسؤولية: بصفة عامة هي المؤاخذة بفعل أو المحاسبة على سلوك معين، بتوقيع جزاء على الشخص المخالف فهي تنتج عن مخالفة واجب قانوني، ويكون الجزاء عليها جزاءً قانونيا، مشار إليه لدى: أحمد عبد الله آل سفران، أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقه الإسلامي، جامعة طيبة، المملكة العربية السعودية، د س ن، ص5، تم الاطلاع بتاريخ 2024/04/02 على الساعة 00: 12 متاح على الرابط https://www.taibahu.edu.sa/Pages/AR/DownloadCenter.aspx?S

[2] مشار إليه لدى: ضو خالد، معروف فاطمة، أركان المسؤولية العقدية وشروط قيامها، (دراسة تأصيلية)، مجلة البيان للدّراسات القانونية والسياسية، جامعة الجزائر 1، جامعة الوادي (الجزائر) ،العدد 01، 2023 ، ص 115، تم الاطلاع بتاريخ:20 /2024/04 على الساعة09:10 متاح على الربط:
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/227433

[3] المرجع نفسه، ص 196.

[4] المسؤولية العقدية: هي التي تترتب عن الإخلال بالتزام مترتب عن عقد صحيح أي أنه يشترط لقيامها الشروط الآتية:
أ-أن يرتبط الدائن والمدين بعقد صحيح.

بتحقق ركن الخطأ تقوم مسؤوليّة الناقل البحري تجاه أصحاب البضاعة المنقولة سواء أكان هذا الخطأ صادراً عن فعل شخصي(1) أو كان نتيجة خطأ التّابعين(2).

1-الخطأ الشخصي:

يعني أن الناقل قام بفعل ما أو ترك عملا يؤدي إلى حدوث أضرار والذي كان يمكن تجنّبه إذا كان قد تصرف بالحذر المطلوب، أو اتّبع الإجراءات المعتادة ومن أمثلة ذلك: أن يكون هيكل السفينة غير جاهز أو مصاب بأضرار تجعلها غير قادرة على الملاحة ومواجهة الأخطار، أو أن يكون الرّبان غير مؤهّل، أو غير جاهز للقيام بالمهمّة المكلّف بها مما قد يؤدي إلى جنوحها وهلاكها[1].

2-خطأ التّابعين:

هنا يكون الخطأ المنسوب للنّاقل البحري ناتج عن إهمال أحد موظّفيه أو مجموعة منهم، عن طريق عدم بذل العناية الكافية في التّعامل مع البضائع محل العقد[2]، وسيتم الفصل في هاذين النقطتين في موضع لاحق من هاته الدراسة[3]

ب- عبء إثبات الخطأ:

تطبيقا للقاعدة الفقهية المعروفة "البيّنة على من ادّعى" فإن عبء إثبات عدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدي يقع على من يدّعيه[4].

ب-أن يخل المدين بالتزام ناشئ مباشرة عن هذا العقد.

ج -أن يترتب على هذا الإخلال ضرر للدائن أو لخلفه العام.

د-أن تقوم علاقة سببية بين الإخلال بالالتزام وبين الضرر، مشار إليه لدى: علي علي سليمان النظرية العامة للالتزام، (مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري)، ط7، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006، ص113.

[1] هاشمي عثمان، مسؤولية النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، تخصص القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة مستغانم، 2018-2019 ، ص.ص 15-16.

[2] المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

[3] أنظر في ذلك ص 30 وما بعدها من هذه الدراسة.

[4] حسين رجب محمد الزيدي، قواعد الترجيح بين أدلة الإثبات المتعارضة في الدعوى، المرجع الإلكتروني للمعلوماتية، دس ن، ص 153، تم الإطلاع بتاريخ 2024/04/02 على الساعة 57: 10 متاح على الرابط:
https https://mail.almerja.net/search.php?search=

ولمّا كانت مسؤوليّة النّاقل البحري عقديّة، تنشأ نتيجة الإخلال بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد النقل، فلا يطلب من الشّاحن أو المرسل إليه غير إثبات عقد النّقل أو سند الشّحن الذي بيده[1].

وجاء في القانون المدني بموجب المادة 127، أنه إذا أثبت الشخص أن الضّرر قد نشأ عن سبب لا يدله فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور، أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك، تبعا لنص المادة 124 من القانون المدني " **كل فعل أيّاً كان يرتكبه الشخص بخطئه وسبّب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض** "

ثانيا- الضرر:

لا يكفي وقوع الخطأ لمساءلة النّاقل سواء وقع منه أو من الأشخاص الذين يسأل عن أخطائهم، وإنما يجب أن يقترن الخطأ بالضرر، أي حصول ضرر للشّاحن أو المرسل إليه ويشير الضرر في سياق المسؤولية البحرية، إلى التّلف أو الخسارة التي يمكن أن تتعرّض لها البضائع نتيجة لإهمال النّاقل البحري.

والضرر هو الركن الثاني من أركان المسؤولية المدنية عقدية كانت أو تقصيرية[2].

وعليه فإن الضرر يعد أحد الأركان المحددة لمسؤولية الناقل البحري، إذا تحققت الشروط التالية:

أ- الإخلال بمصلحة المضرور: فلا يشترط إذن أن يشتمل الإخلال بالضّرورة على حق للمضرور، بل يكفي أن تمس بمصلحته.

---

1 قاسي هشام، طيار نوفل، مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2020- 2021 ، ص 20.

2 المسؤولية المدنية التقصيرية هي التي يرتبها القانون على الإخلال بالتزام قانوني مقتضاه، ألاّ يضر الإنسان غيره بخطأ أو تقصير منه، وتنقسم إلى:أ-المسؤولية عن الفعل الشخصي، ب-المسؤولية عن فعل الغير، ج-المسؤولية عن الأشياء، مشار إليه لدى: لعشب محفوظ، المبادئ العامة للقانون المدني الجزائري، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2006، ص 218.

ب- أن تكون المصلحة مشروعة: فلا يقوم الضّرر إلاّ إذا ترتّب على الإخلال بمصلحة مشروعة.

ج- أن يكون الضّرر محقّق الوقوع: ويكون ذلك إذا وقع فعلا أو كان احتمال وقوعه في المستقبل أمرا حتميا[1].

د- أن يكون الضرر مباشرا: الذي يعتبر نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، حسب نص المادة 182 ق م ج[2].

وعليه فلا يكفي تحقق خطر جنوح السفينة لكي يسأل الناقل البحري عن خطئه، بل لا بد أن يرتب هذا الخطأ ضرر فعلي ومباشر، يمس بمصلحة مشروعة لأصحاب البضائع، نتيجة الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها.

ثالثا- العلاقة السببية بين الخطأ والضرر:

للسببية بين خطأ الناقل البحري والضرر الواقع على الغير أهمية كبرى في مجال المسؤولية، بحيث لا تقوم المسؤولية إلا بإثبات توافر علاقة السببية بينهما، وهذا ما يقتضي معرفتها(أ) والكشف عن عناصرها(ب) ومن يتحمل عبء إثباتها(ج).

[1] عادل الخاضر سالم البريكي، هاشي زام هاشم أركان المسؤولية المدنية للناقل البحري دراسة وصفية تحليلية، مجلة جامعة العلوم الإسلامية الماليزية، 2021، ص 1079.
تم الاطلاع بتاريخ :2024/04/02 على الساعة 30: 11،متاح على الرابط
https:// https://oarep.usim.edu.my/jspui/handle/123456789/21759

[2] تيزي عبد القادر، الفعل المستحق للتعويض كمصدر من مصادر الالتزام محاضرات في مقياس القانون المدني، ألقيت على طلبة السنة الثانية حقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، 2019- 2020، ص 16. تم الإطلاع بتاريخ 2024/04/02 على الساعة : 08: 22 متاحة على الرابط:
https://www.univ-sba.dz/fdsp/wp-content/uploads/2021/11

أ-تعريف علاقة السببية:

يقصد برابطة السببية أن يرتبط الخطأ بالضرر ارتباط السّبب بالمسبّب والعلّة بالمعلول، ويجب لقيام المسؤوليّة أن تتوافر علاقة السببيّة بين الفعل المسند إلى الناقل البحري والضّرر الواقع على الغير[1]

إذ يجب إثبات وجود علاقة مباشرة بين الخطأ والضرر، أي أن الضّرر النّاتج هو نتيجة مباشرة للخطأ أو الإهمال الذي قام به النّاقل البحري.

ولتقييم العلاقة السببية يتم الاعتماد على الأدلّة والشّهادات المقدّمة، فإذا ما تم تحديد وجودها فإن الناقل البحري يكون مسؤولا عن دفع التّعويض المستحقّ لأصحاب البضائع[2].

ب-عناصر رابطة السببية:

تتكون علاقة السببية من عنصرين هما:

عنصر مادي: يبدأ بفعل المتسبب الذي يؤدي مباشرة إلى النتيجة غير المشروعة.

عنصر معنوي: يكمن في وجود علاقة ذهنية بين الفاعل، وبين النتيجة غير المشروعة التي حدثت بخطئه،لإخلاله بموجبات الحيطة والحذر واليقظة المفروض الالتزام بها.

وعليه فإذا كان من الضروري لكي تتحقق مسؤولية الناقل البحري توافر الخطأ والضّرر فإنه من اللازم أيضا أن يكون ذلك الضرر ناشئا عن الفعل غير المشروع، وعلى ذلك يتعين ارتباط الضرر بالخطأ ارتباط النتيجة بالسبب، إلاّ أنه قد تنعدم علاقة السببية ولا تتحقق المسؤولية إذا نشأ الضرر عن سبب أجنبي لا يد للناقل البحري فيه، تطبيقا للقواعد العامة، أو إذا تحققت إحدى حالات م 803 ق ب والتي سيأتي بيانها لاحقا[3].

---

[1] عادل الخاضر سالم البريكي، هاشي زام هاشم، مرجع سابق، ص 1082 .

[2] المرجع نفسه، ص 1079.

[3] أنظر ص 44 وما بعدها من هاته الدراسة.

ج- عبء الإثبات:

يتوجّب على الشخص الذي يطالب بالتعويض، الشاحن أو المرسل إليه (الدائن) إثبات وجود العلاقة السببية بين السبب (الخطأ أو الإهمال) والنتيجة(الضرر)، وعلى المدين(الناقل) إذا كان يدعي عكس ذلك، أن يقوم بنفي السببية بين عدم التنفيذ وسلوكه[1].

بناء على ما سبق ذكره يتبين أن مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السّفن تقوم على الأركان الثلاثة التي تقوم عليها المسؤولية المدنيّة في القواعد العامة وهي: الخطأ والضرر، والعلاقة السببية بينهما وتخضع لأحكامها، فالناقل يبذل جهدا للعناية التّامة بالبضائع مادامت تحت مسؤوليّته، فإذا تحقق الضرر وثبتت مسؤولية الناقل البحري، فإنه ملزم بالتّعويض ولا تسقط مسؤوليته إلاّ في حالات محّددة قانونا[2].

الفرع الثاني- حالات قيام مسؤوليّة النّاقل البحري عن جنوح السّفن:

من المؤكّد أن الشّاحن يرغب في أن تصل بضاعته دون عيب يعتريها وأن تكون مطابقة لما هو مدوّن في سند الشحن، إلا أنه في كثير من الأحيان قد تهتلك البضاعة (أولا) أو تتلف قبل وصولها (ثانيا) كما أنه يمكن أن تصل متأخّرة عن الميعاد المتّفق عليه أو حسب الأعراف والعادات البحرية (ثالثا).

أولا- هلاك البضاعة:

أثناء الرّحلة البحريّة وإلى غاية تسليم البضاعة إلى أصحابها قد يصيبها ما يؤدي إلى هلاكها، الأمر الذي يقف حائلا دون تنفيذ الناقل لالتزامه المتمثل في تسليم البضاعة كما وردت عليه في سند الشحن.

والهلاك: يعني زوال مادة الشيء أو تدميره، أو عدم العثور عليه، بحيث يتعذر على الناقل تسليم الشيء إلى المرسل إليه، وقد يكون كليّا أو جزئيّا.

---

[1] بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2005، ص 290.

[2] عادل الخاضر سالم البريكي، هاشي زام هاشم، مرجع سابق، 1082.

وبالرجوع إلى نص المادة 3/5 من اتفاقية هامبورغ نجدها تشير إلى اعتبار البضائع في حكم الهالكة إذا لم يتم تسليمها خلال 60 يوما التالية لانتهاء الوقت المحدّد للتّسليم[1].

والمشرّع الجزائري لم يفرّق بين الهلاك الكلّي والجزئي على عكس الدّول الشّرقية حيث تم ذكر ذلك في المادة **802** ق ب ج، التي تنص على أنه" **يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية**"

فقد جاءت صياغة هذه المادة عامة حول ذكر الخسائر والأفراد، ولم تحدد مقدار أو جسامة هذه الأضرار، ومع ذلك فقد جرى العرف على التسامح في النقص الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها[2]، سواء من حيث الحجم أو الوزن وهو ما يعرف " بعجز الطريق"[3] كتبخر جزء من السوائل، وسقوط كمية من الحبوب، وقد جرى العرف على تقدير نسبة معينة لا يترتب على نقصانها أيّة مسؤولية على عاتق الناقل البحري وهذه النسبة تختلف حسب نوع البضاعة وتحدّدها العادات التجارية في الميناء، وطول الرحلة البحرية، ومدى التغيّرات الجوية التي حدثت أثناء الرحلة[4].

---

[1] مشار إليه لدى: محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، (عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا، دراسة تفصيلية)، ط 1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 348.

[2] مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، العدد3، د س ن، ص 206، تم الاطلاع بتاريخ :2024/04/04 على الساعة 10:00 متاح على الرابط : https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83774

[3] عجز الطريق: هو ذلك النقص في وزن البضاعة أو حجمها الناشئ فقط عن الرحلة البحرية، ولا يمكن اعتبار الكسر الذي يحدث لبعض البضائع الهشة القابلة للكسر من قبيل عجز الطريق.

[4] عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة أفاق للعلوم، جامعة زيان عاشور، الجلفة، العدد01، 2021، ص 257، تم الإطلاع بتاريخ :2024/04/05 على الساعة 10:30 متاح على الرابط: https://www.asjp.cerist.dz/en/article/141043

ثانيا- تلف البضاعة:

تلف البضاعة يعني وصولها كاملة من حيث مقدارها، ولكن تصل تالفة، أو وقوع عطب فيها، إذ يستوي أن يشمل العيب كل البضاعة أو جزء منها، كتعفّن الفاكهة، أو تلف أجهزة[1].

ولا يجوز للمرسل إليه أن يرفض تسلم البضاعة التي أصابها "التّلف" إذا كان ذلك الرفض سيؤدي إلى تفاقم الضرر، وإنما يتوجّب عليه أن يستلم بضاعته ويتخذ الإجراءات القانونية بالرجوع على النّاقل في الوقت نفسه، فإذا رفض المرسل إليه التسلّم وتفاقم الضرر فإنه يتحمل جزء من مبلغ التعويض.

واستنادا إلى نص المادة 802 ق ب ج، فقد أقرت المحكمة العليا في قرارها الصادر في 2011/10/06 مبدأ تحمل الناقل المذكور في سند الشحن الخسائر اللاحقة بالبضاعة[2].

ثالثا- التأخير في تسليم البضاعة:

التأخير يعني عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري أو الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي، إذا لم يوجد هناك اتفاق على وقت

---

1 رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 17.

2- يتحمل الناقل مسؤولية الخسائر التي تلحق البضاعة المنقولة وهذا بالاعتماد على سند الشحن الذي ذكر فيه اسم الناقل لوحده متمثلا في شركة (ج.م) وحدها، بالإضافة إلى أن الفاتورة التجارية محررة بنظام انكوتارم أي ان البائع لا يتحمل فيها ما يحدث من خسائر أثناء النقل، قرار المحكمة العليا التجارية والبحرية، الصادر بتاريخ 2011/10/06 ملف رقم 746605. مجلة المحكمة العليا. العدد الثاني 2012 ص 193.تم الاطلاع بتاريخ 2024/04/05 على الساعة 11:05 متاح على الموقع:

https://droit.mjustice.dz/sites/défaut/files/pdf.magasin/2012.pdf .

التسليم فلا يبرأ من المسؤولية الناتجة عن التأخير في التسليم إلاّ إذا أثبت أن التّأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يدله فيه هو أو أحد من تابعيه[1].

والتأخر يحتمل فرضيتين:

أ-الفرضيّة الأولى: حالة وجود اتفاق، والتأخير يكون من جانب الناقل إذا لم يسلم الشّحنة لأصحابها وفق الميعاد المتفق عليه.

ب-الفرضية الثانية: حالة عدم وجود اتفاق، والتأخير يكون من جانب الناقل إذا لم يسلم الشحنة لأصحابها وفق الميعاد الذي يلتزم به الناقل العادي المتوسط الحرص وفي ظروف مماثلة لعملية النقل[2].

ويقع عبء إثبات التأخير على عاتق المرسل إليه فإذا كان سند الشحن قد تضمن الميعاد المتفق عليه فإنه لا يثير أي إشكالية، غير أنه في الحالة التي لا يوجد فيها اتفاق محدد يجب على المرسل إليه أن يثبت الميعاد الذي يسلّم فيه الناقل العادي البضاعة في نفس الظروف الملائمة[3].

وفي الواقع العملي التأخير لا يلحق ضررا بالبضاعة وإنما يلحق ضررا اقتصاديا بالشاحن (المرسل إليه) فيفوّت عليه كسبا أو يلحق به خسارة.

وبناء على ما سبق ذكره يتبين أن الناقل ملزم بتسليم البضاعة بحسب ما هو مدون من شروط على سند الشحن، وفي حالة تعرضها للهلاك أو التلف أو تأخر الناقل في إيصال البضاعة في الميعاد المتفق عليه، تقوم مسؤولية الناقل البحري بفعل الضرر الذي يستوجب مطالبته بالتعويض قانونا ما لم يثبت انعدام العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل.

[1] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 328.

[2] عباس زياد كامل السعدي، مرجع سابق، ص 258.

[3] عباس زياد كامل السعدي، المرجع نفسه، ص 258.

الفرع الثالث– أسباب قيام مسؤوليّة النّاقل البحري عن جنوح السّفن:

تقوم مسؤولية النّاقل البحري للبضائع نتيجة أسباب عديدة، والتي لا تخلو أن تكون سوى خطأ شخصي للناقل (أولا) أو خطأ أحد تابعيه (ثانيا) مما ينجم عنه العديد من الأضرار التي تصيب البضاعة.

أولا– الخطأ الشّخصي للنّاقل:

مما لاشكّ فيه أنّ الناقل البحري للبضائع مسؤول عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة مند تكلفه بها وحتى تسليمها إلى المرسل إليه، أو ممثله القانوني، فإذا كان الضرر الذي لحق بالشّاحن أو المرسل إليه، يعود إلى خطأ النّاقل نفسه فيعد مسؤولا عن تعويضه، إلا أن هذه الأخطاء قليلة الوقوع من الناحية العملية[1].

من أبرز هذه الأخطاء: أن يستخدم في النقل سفينة غير صالحة للملاحة[2]،(كأن يكون هيكل السفينة غير قادر على مواجهة مخاطر البحر، أو أن العنابر غير مزودة بما يناسب حفظ البضاعة)، أو أن يكون الربان الذي وكلت له مهمة قيادة السفينة غير مؤهل التأهيل الكامل لهذا العمل، أو أن يصدر أوامر مباشرة إلى الربان يطلب منه الانحراف أو التوقف وينتج عن ذلك ضرر.

---

1 قانة إكرام، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2018– 2019، ص 10.

2 وفقا للمادتين 770، 771 ق ب ج فإنه يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بمايلي:

– وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.

– تزويد السفينة بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

– تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي توضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستعمالها ونقلها و حفظها.

مشار إليه لدى :حايد فاطمة، محاضرات في مقياس عقد النقل البحري للبضائع، ألقيت على طلبة السنة أولى ماستر تخصص قانون بحري وميناني كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2022 /2023. ص 1، تم الاطلاع بتاريخ 2024/04/6 على الساعة 59: 13 متاحة على الرابط:

https://elearnining.univ-jijel.dz/course/view.php

إلا أنه لابد من التمييز بين مسؤولية الناقل الفعلي والمتعاقد(أ)، ومسؤولية الناقل في النقل المتتابع(ب).

أ-مسؤوليّة الناقل الفعلي والمتعاقد:

رجوعا إلى نص المادة 738 ق ب ج التي حددت التزامات أطراف عقد النقل البحري، فإنه يمكن تعريف النّاقل المتعاقد على أنه كلّ طرف يبرم عقد النقل البحري مع الشّاحن بأي صفة كان، سواء كان مالك لسفينة أو مستأجرا لها من أجل إيصال بضاعة الشاحن نحو ميناء الوصول[1]

وقد يعهد الناقل بتنفيذ كل عملية النقل أو جزء منها إلى ناقل آخر ثاني يسمى "الناقل الفعلي"، فإذا تضمن العقد إلزامية تنفيذه من طرف النّاقل المتعاقد ففي حالة الهلاك أو التلف أو التأخر أي حصول ضرر، يكون الناقل المتعاقد هو المسؤول عن ذلك على اعتبار أن الناقل الفعلي لا تربطه أي علاقة بالشاحن، فالعلاقة التعاقدية تربط بين الناقل المتعاقد والشاحن فقط [2]

ويتضح مما سبق أن الناقل المتعاقد مع الشاحن يكون هو المسؤول عن أي هلاك أو ضرر يصيب البضاعة، ويبقى الناقل الفعلي ضمن الجزء الذي كان مسؤولا فيه عن البضاعة وذلك بالتضامن مع الناقل المتعاقد.

ب-مسؤولية الناقل في النقل المتتابع:

النقل المتتابع المختلط: هو النقل الذي يتم بطرق نقل مختلفة، مع ضرورة أن يكون البحر جزء منها، وقد تتم عملية النقل المتتابع المختلط إماّ عن طريق عقد نقل واحد يشمل كافة مراحل النقل، أو عن طريق عدة عقود، حيث يتعاقد فيها الشاحن مع الناقل البحري ومع الناقل البري والجوي، فتسري على كل عقد الأحكام الخاصة به[3].

[1] مدني أحمد، مرجع سابق، ص 218 .

[2] مدني أحمد، المرجع نفسه، ص 218 .

[3] مشار إليه لدى: محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 416.

يحق للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأول ومن ثم الرجوع على الناقلين اللاحقين "بالتضامن "، بموجب المادة 11 من اتفاقية هامبورغ وبموجب معاهدة هيئة الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط[1] يكون هناك شخص يسمى متعهد النقل هو الذي يتعاقد معه صاحب البضاعة، ومتعهد النقل ومالك البضاعة تحكمهما الاتفاقيات المتعلقة بالنقل المتعدّد الوسائط، وبإمكانه أن ينفي مسؤوليّته تبعا لكلّ نظام، وإذا عجز ليس له سوى تحديد مسؤوليّته حسب كلّ نظام[2].

ثانيا- مسؤوليّة النّاقل عن أخطاء تابعيه:

لتنفيذ الناقل البحري التزاماته التعاقدية قد يستعين بعدة أشخاص يمكن تصنيفهم إلى بحريين(أولا)، وبريين(ثانيا).

أ-الأشخاص البحريّون:

يشملون جميع الأفراد والجهات المشاركة في تنفيذ عملية النقل البحري، ومن بين الأشخاص البحريّين من يتولى تجهيز السفينة أي إعدادها بكل ما هو لازم لإنجاز الرّحلة البحريّة، من توفير الموادّ اللاّزمة لذلك، والتّعاقد مع الأفراد، الذين يتولّون تسيير السّفينة وهم:

[1] النقل المتعدد الوسائط يتعلق بالنقل من الباب إلى الباب دون إعادة الشحن يتضمن واسطة بحرية، مع وجود نقل بري سابق أو لاحق، يتم هذا النمط من النقل باتباع تقنية أو عملية الدحرجة le transroulage RO-RO داخل وخارج سفن الدحرجة المخصصة لنقل الآليات السيارات على أنواعها، إذ يتم نقل شاحنات كاملة أو مقطورة فقط على ظهر السفينة وتسمى تقنية le merouttage .نقلا عن: الدياز قماز ليلى، " قواعد روتردام اتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد3، 2015، ص 30 متاحة على الموقع:https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83763

2 لعاج أسماء، قوشة أسماء، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة بجاية ،الجزائر، 2022 – 2023، ص 35.

تم الاطلاع بتاريخ :2024/04/08 على الساعة 05: 13 متاح على الرابط:

/https://www.univ-bejaia.dz/jspui/bitstream/123456789/22248/1

أطراف الطّاقم البحري المكون من البحّارة والذي يأتي على رأسهم " الربّان" وهم من يتولّون تيسير السفينة من الوجهة الملاحيّة والفنيّة، ويقدّمون سائر الخدمات اللاّزمة أثناء الرّحلة البحرية.

ثم يأتي بعد ذلك أشخاص "الملاحة المساعدة" الذين يعينون السفينة على الملاحة في بعض الظروف الخاصة ويتمثل هؤلاء في " المرشد" و" مجهز السفينة"[1]، إذ يعملون معا في نظام متكامل لضمان سلامة وفعاليّة عمليّات الشّحن وتحقيق أقصى قدر من الكفاءة والاقتصادية.

وهنا ينبغي أن نفرّق بين الأخطاء الملاحيّة [2] والأخطاء البحرية، فإذا كان النّاقل لا يسأل عن الأخطاء الملاحيّة فإنه يسأل عن الأخطاء التي تتعلق بالبضاعة ذاتها تطبيقا لأحكام المسؤوليّة العقدية عن فعل الغير لأن الغير لا تربطه أية علاقة بالشاحن.

ب-الأشخاص البريّون:

يساعد الناقل في تنفيذ التزاماته التعاقديّة أشخاص بريّون من بينهم: وكيل السّفينة(1) والقائم بعمليّات المناولة أو مقاول المناولة(2)

1- وكيل السّفينة:

يمثّل وجه السفينة في الميناء ويتعامل مع جميع الأطراف المعنية لضمان أفضل النّتائج، وقد عرّف المشرع الجزائري وكيل السّفينة بموجب المادة609 من القانون

1 دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2001، ص 42.

2 الخطأ الملاحي: أي الخطأ الفني في قيادة السفينة أو سيرها أو حركتها والذي يتخذ عدة أشكال مثل: ارتطامها بالرصيف عند الرسو، وخطأ المرشد الميناني، والخطأ في قراءة الخرائط البحرية، وكذا خطأ الربان بفصله حبل الرسو الذي تسبب في جنوح السفينة الذي يعد خطأ في الملاحة، وقد اعتمده المشرع في المادة 803 ق ب ج، مشار إليه لدى : يسعدي يوسف، حدوم كمال، مكانة الخطأ الملاحي في النقل البحري للبضائع(دراسة في النصوص القانونية والاجتهاد القضائي)، مجلة السياسة العالمية، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس (الجزائر) ،العدد 2 ،2023،ص 420.تم الاطلاع بتاريخ :2024/04/02 على الساعة 15: 02 متاح على الرابط: https://www.asjp.cerist.dz/en/article/223403

البحري[1]...، وتطبيقا لعقد الوكالة يرتبط النّاقل بوكيل السّفينة، فإذا ما أخلّ الوكيل بالتزاماته التعاقديّة وفي حدود وكالته وعدم قيامه بالأعمال المتعلقة بكل ما يخدم الرحلة التي تهم السفينة والبضاعة[2]، كالتّأخر في استلام البضائع أو التأخر في تسليمها، وعدم قيامه بالإجراءات الإداريّة اللاّزمة، والتي تنجم عنها خسائر أو أضرار تلحق بمن له الحق في استلام البضاعة، وعلى اعتبار أنه لا توجد أي رابطة عقديّة بين الوكيل والشّاحن أو المرسل إليه أو من يحل محلّهما ،فإن الناقل هو من يتحمل المسؤوليّة اتّجاههما.

2-مقاولة المناولة:

يعرّف المشرع الجزائري المناولة المينائية في المادة 912 بأنها تشمل: "**عمليات شحن البضائع ورصّها وفكّها وإنزالها، وعمليتي وضع البضائع على السّطوح الترابيّة والمغازات وأخذها**"

وتجري عمليات الشحن والتفريغ بموجب عقد وتفضي الى دفع مقابل، ويرتبط بالناقل بموجب عقد المناولة، وفي حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولا اتجاه من طلب خدماته، وعليه فإن كل ضرر لحق بالبضاعة نتيجة تنفيذ عقد المناولة، فإنّ المسؤول اتّجاه الشّاحن النّاقل بسبب غياب أيّة علاقة تعاقدية بين مقاول المناولة وصاحب البضاعة[3].

وبناء على ما تقدّم ذكره نخلص إلى أن التزام النّاقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة، كما هو مبيّن في سند الشّحن، وبالتالي تنشأ مسؤوليّته العقديّة بمجرّد أن تخلف

---

1 تنص المادة 609 من ق ب ج على أنه: " **يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا، وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء**".

2 شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ،جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان،العدد4، د س ن، ص104، تم الاطلاع بتاريخ :2024/04/16، على الساعة08:28: متاح على الرابط: https://www.asjp.cerist.dz/en/article/84040

3 بوكعبان العربي ، مرجع سابق، 2020، ص 198.

الغاية من العقد فيكون بذلك مسؤولا تجاه أصحاب الحقّ في البضاعة عن كل ما يلحقها من ضرر من تاريخ تسلّمها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه، فمسؤوليّة النّاقل البحري عقديّة مفترضة فلا يستطيع أن يتحرّر منها إلا بإثبات السبّب الأجنبيّ.

المبحث الثاني– الأسباب الموجبة لمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن:

يختلف حكم جنوح السفن باختلاف سببه، فإذا ما تحققّ الضّرر، نشأت مسؤوليّة الناقل البحري وما يترتّب عليها من متابعة قضائية ضده (مطلب أول)، الأمر الذي يجعل شركات التّأمين تتدخّل لتغطية مسؤوليّته في إطار عقد التّأمين(مطلب ثان).

المطلب الأول– المتابعة القضائية للناقل البحري عن جنوح السفن:

يحق للطّرف المتضّرر أن يرفع دعوى المسؤوليّة ضدّ الناقل البحري أمام الجهة القضائيّة المختصّة (فرع أول) للمطالبة بالتّعويض القانوني عن الخسائر أو الأضرار التي لحقت بالبضائع (فرع ثان)، بيد أنه قد يعفى النّاقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب الذي ذكرتها المادة 803 من التقنين البحري (فرع ثالث).

الفرع الأول– دعوى المسؤوليّة ضد النّاقل البحري:

استنادا لنص المادتين 738 و739 ق ب ج فإن الناقل يلتزم وفقا لعقد النقل البحري بتحقيق نتيجة معينة وهي إيصال البضاعة سليمة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني في الميعاد المحدد، فإذا أخل الناقل بالتزامه قام الطرف المتضرر برفع دعوى ضده، وعليه فمن الضّروري معرفة طرفي الدّعوى (أولا) وتحديد الجهة المختصة بنظر دعوى المسؤولية وتقادمها (ثانيا)

أولا– طرفا الدّعوى:

لمّا كان طرفا عقد النقل البحري للبضائع هما الناقل والشاحن، فإن أطراف الدعوى البحرية بوجه عام هما المدعي والمدعى عليه، فلكل من الناقل والشاحن أن يرجع على

الآخر في حالة عدم تنفيذ التزاماته العقدية، غير أن طبيعة الدّعوى البحرية تميزها عن باقي الدعاوى، بحيث قد يتدخّل في عمليّة نقل واحدة أكثر من ناقل أو شاحن، وقد يبرم عقد النّقل لمصلحة شخص آخر وهو المرسل إليه، أو المستفيد من البضاعة عند وصولها للميناء[1].

أ-المدّعي في دعوى المطالبة بالتعويض عن جنوح السفينة:

لم يرد نصّ في القانون يعرف المدّعي، إلا أنه يمكن تعريفه بأنه ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري المتقدم إلى القضاء، مطالبا بالحكم له بما يدّعيه في مواجهة شخص آخر يدعى المدّعى عليه، وعليه فأصحاب الحق في رفع الدّعوى ضد النّاقل البحري هم كل من الشاحن(1) والمرسل إليه(2) والغير(3)[2].

1-الشّاحن:

هو من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل، فهو صاحب المصلحة في حسن إنجاز النقل البحري، وهو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل مقابل حصوله على سند الشحن، كما أشارت غلى ذلك المادة 748 ق ب ج

ويكون للشّاحن الرّجوع بالمسؤوليّة على النّاقل البحري في كل الأحوال أي سواء كان من المقرر أن يستلم الشاحن البضاعة في ميناء الوصول، أو كان من المقرر أن يستلمها شخص آخر[3].

---

[1] رزاي نهاد ، مرجع سابق، ص 59.

[2] بن ددوش سيد أحمد، مرجع سابق، ص 313.

3 تنص المادة 758 من القانون البحري الجزائري على أنه" **يمكن وضع وثيقة الشحن:**

أ-باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية.

ب-لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شخص لأمر.

ج-لحاملها.

إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن"

ولكن يجب مراعاة أن هدف التعاقد لمصلحة الغير الذي يتضمنه عقد النقل هو جواز رجوع المتعاقد لمصلحته على الناقل البحري بالمسؤولية، وإذا كان من حق الشاحن مطالبة الناقل بتنفيذ ما تعهد به اتجاه الغير، إلا أنه لا يسأل الناقل البحري عن ذلك الضرر مرتين[1].

2-المرسل إليه:

هو الطرف الثالث في العلاقة العقدية الذي يتسلم البضاعة في ميناء الوصول بعد التأكد منها، مقابل تسليمه نسخة من وثيقة الشحن للناقل[2].

فبالرغم من أنه طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لمصلحته، إلا أن الحائز الشرعي لسند الشحن له وحده الصفة في استلام البضاعة، وبموجبه له الحق في الدعوى الناتجة عنه، استنادا لما نصت عليه المادة 782 من التقنين البحري[3].

3-الغير:

تطبيقا لأحكام المسؤوليّة التقصيريّة فإنّه يحقّ لكلّ شخص تضرر من جرّاء الهلاك أو التّلف الذي لحق البضاعة أو التأخير في وصولها وتسليمها، أن يرجع بالمسؤولية على الناقل البحري، بحيث لا يشترط أن يرتبط الغير بوجود علاقة تعاقدية بينه وبين الناقل البحري وذلك بخلاف الشاحن[4].

كما تجدر الإشارة أنه بإمكان الغير الرّجوع بدعوى المسؤوليّة على النّاقل البحري استنادا إلى حلوله محل المرسل إليه، وهو ما يسمى بدعوى الحلول، كما يجوز للمؤمّن

---

[1] بوزوينة محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ،العدد 07، د س ن، ص 215. تم الإطلاع بتاريخ :2024/04/08 على الساعة 41: 17 متاح على الرابط : https://www.asjp.cerist.dz/en/article/79701

[2] بن ددوش سيد أحمد، مرجع سابق، 314.

[3] تنص المادة 782 ق ب ج على أنه " **يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناءً على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة**".

4 بن ددوش سيد أحمد، مرجع سابق، ص 314.

باعتباره من الغير أن يحل محل المرسل إليه، بموجب دعوى الحلول المنصوص عليها في المادة 744[1] من القانون البحري، وكذا المادة 118 من قانون التأمينات[2].

ب –المدعى عليه:

يعدّ الناقل ومجهّز السفينة الأطراف المسؤولة عن كلّ الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضائع، ويعد كل منهما الطّرف الذي ترفع ضدّه دعوى المسؤوليّة من قبل المضرور إذ يمكن للمدّعي أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد، بناء على سند الشحن على اعتبار أنه المسؤول عن كل الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تسلّمها، بغضّ النّظر إذا ما قام بتكليف ناقل فعلي لإنجاز النقل أو استعان بناقلين تابعين له وهذا ما أكدته المادتين 738 و802 ق ب ج[3].

وقد نصّ المشرّع على إجراءات معينة، يستوجب على النّاقل اتباعها واتخاذها خلال مواعيد محددة، وتتمثل هذه الإجراءات التي نص عليها القانون البحري لقبول سماع دعوى المسؤولية في إخطار المرسل إليه الناقل البحري بتوجيه تحفّظات خطيّة إليه في مواعيد قصيرة ابتداء من التّسليم وذلك حتى يتسنّى له التحقّق من الضّرر المدّعى به في الوقت المناسب[4].

---

1 تنص المادة 744 من ق ب ج على أنه " **يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى**".

2 تنص المادة 118 من ق تأمينات " **يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له**".

3 نقلا عن بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو الجزائر،2021، ص214 تم الاطلاع بتاريخ:2024/04/10 على الساعة 20:05 متاح على الرابط: https://dspace.ummto.dz/items/9af2a731-d61a-4700-b928-8fc820a13c1b

4 عباس زياد كمال السعدي، مرجع سابق، ص 30.

كما أنه وفي حالة عدم ذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أوتم ذكره بشكل غير صحيح أو دقيق ففي هذه الحالة يتحمّل مجهّز السّفينة ما لحق البضاعة من أضرار، إذ يعدّ هو النّاقل ويكون للمدّعي المضرور حق مباشرة دعوى المسؤولية ضدّه ومطالبته بالتعويض المستحقّ طبقا لنص المادة 790 ق ب ج.

والإخطار هو: أن يحاط الناقل علما بالعجز المدّعى به، وبأن المرسل إليه لا يرتضيه ويتمسّك بحقوقه النّاشئة عنه وذلك حتى يتمكن الناقل من إعداد أدلّته استعدادا لدعوى المسؤولية[1]، ويقتصر الإخطار على الحالات التي تسلّم فيها البضاعة، والإخطار يتم في ميناء التفريغ وليس في ميناء التحميل[2].

هذا ويقع الالتزام بالإخطار على عاتق المرسل إليه، وينبغي أن يكون مكتوبا ومحدّدا لنوع التّلف أو الهلاك، وهذا ما بيّنته المادة 790 فقرة 1 ق ب ج والمادة 3 من معاهدة بروكسل.

ثانيا- الاختصاص بدعوى المسؤوليّة وتقادمها:

يفصل في النّزاع القائم بين الشّاحن والنّاقل، أمام القضاء أو هيئات التّحكيم في المواعيد المقرّرة، تفاديا لتقادم دعوى المسؤوليّة وهذا يتطلب معرفة الجهة المختصّة في نظر دعوى المسؤوليّة(أ)، وحالات تقادمها (ب).

أ-الاختصاص بنظر دعوى المسؤولية:

ينبغي على المدعى رفع عريضة دعوى مسؤولية الناقل البحري، مستوفية للشروط القانونية أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا ونوعيا(1) كما يحق لأطراف النزاع اللجوء إلى التحكيم للحصول على التعويض المناسب(2)

1 محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص275.

ميناء التفريغ (POD) الميناء الذي تصل إليه السفينة وتفرغ فيها البضائع، ميناء التحميل (pol) الميناء الذي يتم فيه تحميل الشحنة على متن سفينة وإنزالها، المصطلحات الشائعة في النقل البحري، تم الاطلاع بتاريخ 2024/04/10 على الساعة 06: 17 متاح على الرابط:

https https://log.logcluster.org/ar/alnql-albhry-0

1-الاختصاص القضائي:

منح القانون للمحاكم سلطة الفصل والنظر في المنازعات المتعلقة بعقود النقل البحري للبضائع، فوضع بذلك نظاما خاصا لتحديد " الجهة القضائية المختصة" نوعيا ومحليا.

1-1 الاختصاص النوعي:

يعدّ عقد النقل في نظر القانون التجاري الجزائري[1] من الأعمال التجارية بحسب الموضوع وفقا للمادة 02 منه، وبالرجوع إلى الأحكام العامة للاختصاص النوعي للمحاكم والمنصوص عليه في قانون الإجراءات المدنية والإدارية[2] لا سيّما المادة 531 منه فإنه يكون من صلاحيّات المحكمة التجارية المتخصصة عند الاقتضاء النّظر في المنازعات البحرية، وإذا كانت المحكمة غير مقسمة إلى أقسام فإن الاختصاص يعود إلى القسم المدني (المادة 32 ق إ م إ)[3]

1-2 الاختصاص الإقليمي:

أحالت المادة 745 ق ب ج إلى القواعد العامة أي قانون الإجراءات المدنية والإدارية، في مسألة تحديد الاختصاص الإقليمي للجهات القضائية من خلال المواد 37،38،39،40 منه.

---

[1] أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج .ر. عدد 101، صادر بتاريخ 19 ديسمبر 1975، معدّل ومتمم.

[2] القانون رقم 09-08 المؤرخ في 25/02/ 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج9 عدد 21 الصادر بتاريخ 2008/02/23 .معدل ومتمم بموجب القانون رقم 22-13 مؤرخ في 12 يوليو 2022، ج ر عدد 48 صادرة بتاريخ ، 17 يوليو 2022.

[3] تنص المادة 32 ق إ م إ على أن " **المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام، يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة**

تفصل المحكمة في جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية و البحرية و..."

إذ يؤول الاختصاص إما إلى المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى، أو الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها الوعد أو تسليم البضاعة، أو محكمة موطن المرسل أو المرسل إليه.

وهذا ما أكدته كل من اتفاقية هامبورغ 1978 واتفاقية روتردام 2008، على خلاف معاهدة بروكسل 1924 وبروتوكولاتها التي لم تتعرض لقواعد الاختصاص القضائي تاركة هذه المسألة للدول الأعضاء لتنظيمها بموجب قوانينها الداخلية[1].

2-التحكيم كوسيلة بديلة لتسوية النزاعات الناجمة عن جنوح السفينة:

يعدّ التّحكيم الوسيلة الثانية لحل النّزاعات البحرية من بينها النزاعات المتعلقة بجنوح السفن، وذلك لتخطّي مشكلة تنازع القوانين وتفادي الإجراءات القضائية وتعقيدها.

فالتحكيم نظام قضائي خاص يختار فيه الأفراد قضاءهم ويعهدون إليه بمقتضى اتّفاق أو شرط خاص مكتوب مهمّة تسوية المنازعات التي قد تنشأ أو نشأت فعلا بينهم بخصوص علاقاتهم التعاقدية أو غير التعاقدية ذات الطابع الدولي[2]، وقد تناوله المشرع الجزائري ضمن نص المادة 1039 من ق. إ. م إ[3]، كما أن اتفاقية هامبورغ قد نظّمت مسألة التّحكيم كوسيلة لحلّ المنازعات النّاشئة عن عقد نقل البضائع بحراً.

وذلك لما للتحكيم من أهمية بالغة تتمثل في اعتباره وسيلة بديلة جيدة لحل المنازعات، فضلا عن سرية قرارات التحكيم وعدم نشرها.

---

[1] بورطال آمينة، الولاية القضائية للمنازعات الناشئة عن عقد النقد البحري للبضائع، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تبمسان، العدد 04، سنة 2016، ص.ص 668-670. تم الاطلاع بتاريخ 2024/4/11 على الساعة 52: 14 متاحة على الرابط: https://www.asjp.cerist.dz/en/article/86535

[2] بوكريطة موسى، التحكيم التجاري كوسيلة لتسوية منازعات عقود التجارة الدولية، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، جامعة سيدي بلعباس، العدد 08،2017، تم الاطلاع بتاريخ: 2024/04/10 على الساعة 08: 18 متاح على الرابط : https://www.asjp.cerist.dz/en/article/42510

3 تنص المادة 1039 من ق إ م إ " **يعد التحكيم دوليا بمفهوم هذا القانون التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل**"

إضافة إلى سهولة تنفيذ الأحكام التّحكيمية بشكل لا تتوفّر في الأحكام القضائية الأجنبية.

وحتى يدخل التّحكيم حيّز التّنفيذ ويأخذ دوره في فضّ النّزاعات بين أطراف العقد لا بد أن يتوفر على شروط موضوعيّة إذ يستوجب الأمر توفّر جميع الأركان العامة في العقد والمتمثلة في (الرّضا، المحلّ، السّبب) كما يجب أن يكون مستجيبا للشّروط الموضوعيّة المكرّسة في القانون المختار لتطبيقه.

ب-تقادم دعوى مسؤوليّة النّاقل:

لقد وضع القانون البحري الجزائري أحكاما خاصة بتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ضمن نصوصه، كما نصّت الفقرة السادسة من المادّة الثالثة، البند الرابع من معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 على أنه " **في جميع الأحوال ترفع عند الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التّلف إذا لم ترفع الدّعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه**"[1].

فقد يدفع المدّعى عليه بـ" تقادم الدّعوى " للتخلّص من التعويض، ولهذا تتميز مدة التّقادم في مجال النقل البحري للبضائع بقصر آجالها، ويعدّ هذا التقادم مسقطا، كما أنّه يحسب بالميعاد الكامل، ولا يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها[2].

1-أساس التّقادم:

نصّت المادة 743 ق ب ج، على أنّه:" **تتقادم كل دعوى ضدّ الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشّحن بمرور عام واحد**" كما نصّت م 744 من القانون نفسه على أنه: "**يمكن رفع دعوى الرّجوع حتىّ بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي**

[1] مشار إليه لدى: محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 277.

[2] عباس زياد كامل السعدي، مرجع سابق، ص 260.

يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى"[1].

كما أن مدة التقادم التي حددها القانون ملزمة لطرفي العقد، فليس لهم الحق في أن يتفقا على تعديلها بإطالة مدة التقادم أو تقصيرها، فهي من النظام العام طبقا لنص المادة 811 ق ب، إلا أنّه طبقا للفقرة الثانية من المادة 743 ق ب ج، فإنه يمكن لطرفي النّزاع تمديد مدة التقادم إلى سنتين باتفاق بينهما، بعد وقوع الحادث الذي يترتب عليه رفع الدعوى[2].

2-بدأ سريان التقادم:

لم ينص القانون البحري الجزائري على كيفية حساب مواعيد التقادم، وعليه فإنه يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة في أحكام القانون المدني، ففي هذا الصدد تنص المادة 314 ق م ج على:" **تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات، ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم فيها**".

أما عن حساب أجل التقادم فإنه يبدأ من تاريخ التسليم النهائي للبضائع، فيختلف الأجل بحسب ما إذا حصل التسليم أو لم يحصل استنادا لنص المادة 724 ق ب ج[3].

الفرع الثاني- استحقاق التعويض:

يحدد التعويض بحد أعلى يلتزم به الناقل، متى ترتبت عنه مسؤوليته المدنية، وبالتالي لا يجوز إلزامه بأكثر من ذلك، ولو كانت الأضرار التي لحقت الشاحن جسيمة، إذ يخضع لضوابط يتم بناء عليها تقدير هذا التعويض (أولا) إلا أنه في حالات معينة

[1] مدني أحمد، مرجع سابق، ص 320.

[2] بن ددوش سيد أحمد، مرجع سابق، ص 319.

[3] تنص المادة 742 ق ب ج على أنه : " **تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتي من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه**"

يجوز الخروج على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري، فيسقط بذلك حق الناقل في تحديد التّعويض (ثانيا).

أولا- ضوابط تقدير التّعويض:

لم يجعل المشرّع مسؤولية الناقل البحري شاملة لجميع الأضرار التي تلحق مالكيها لأنه قد يعرّضه إلى ضرر مادي، القانون البحري الجزائري حدده بـ 10.000 وحدة حسابية[1] عن كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة عن كل كيلوغرام، وهذا بموجب نص المادة 805 ق ب ج.

كما حددته اتفاقية بروكسل بمائة جنيه إسترليني ذهب، عن كل طرد أو وحدة شحن، وهذا طبقا للمادة 4 فقرة 5 من معاهدة بروكسل .

يلاحظ أن المبلغ الذي حدده القانون هو حد أقصى لمسؤولية الناقل البحري، وعلى هذا إذا كان الضرر اللاّحق بأحد الطّرود يزيد عن القيمة المحددة، فلا يحصل الشاحن إلاّ على هذه القيمة فقط ولا يتغيّر هذا الحكم إذا كان الضّرر مساوياً للقيمة المحدّدة، أمّا إذا كان الضرر أقل منها، فإن الشّاحن لا يستحقّ إلاّ تعويضا مماثلا للضّرر وليس له أن يطالب بالمبلغ الأقصى حتى لا يثرى على حساب النّاقل بلا سبب[2].

ثانيا- سقوط حق الناقل في تحديد التّعويض:

الأصل احترام مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري، لكن يمكن أن يكون للشاحن الحق في تعويض كامل عن الضّرر إذا أثبت أنه نشأ عن: سوء السلوك الإرادي للناقل البحري(أ) أو عن تصريح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضاعة(ب)

[1] من خلال نص المادة 805 ق ب ج فإنه يقصد بالوحدة الحسابية: وحدة حساب متشكلة من 65 مليغرام ونصف من الذهب على تسع مائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تكون وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة.

[2] مدني أحمد، مرجع سابق، ص321.

أ-سوء السّلوك الإرادي للناقل البحري: استنادا لنص المادة 809 ق ب ج، والمادة 8 من اتفاقية هامبورغ، فإن سوء السلوك الإرادي للنّاقل يتحقّق بعنصري " الغش"(1) و"عدم الاكتراث"(2).

1-الغش من الناقل شخصيا:

لن يستفيد الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية إذا أثبت المضرور أن الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة كان نتيجة إهمال وتقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في أضرار وكما هو معروف فإن "الغش يفسد كل قواعد القانون"[1].

2-عدم الاكتراث:

يتحقق الإهمال وعدم الاكتراث عندما يعلم الناقل أن ما فعله أو الامتناع عن العمل الذي سوف يقوم به، من شأنه أن يؤدي إلى إحداث خسائر وأضرار بالبضاعة ومع ذلك يقدم على فعله، وعليه فإن النّاقل لا يستفيد من تحديد المسؤولية بل يظلّ مسؤولا بقدر القيمة الحقيقيّة للبضائع والمدونة في سند الشّحن، وعدم الاكتراث شبيه من مفهوم"الخطأ غير المغتفر" أو " الخطأ الجسيم"، والشّبه يكمن في أن الناقل يدرك أن تهوّره يرتّب ضرراً، ومع ذلك لا يكترث لهذه النّتائج فيقدم عليه[2].

ب-تصريح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضاعة:

تتحقق هذه الحالة إذا قام الشّاحن قبل الشّحن بتقديم بيان حول طبيعة وقيمة البضاعة وأثبت ذلك في سند الشّحن وكان الناقل على علم بهذا التصريح، فلا يجوز له في هذه الحالة التمسك بتحديد المسؤولية وذلك لأن التزامه بعملية النقل يعدّ بمثابة قبول منه بالخطر، وهذا الأمر لا يجعله يستفيد من التحديد القانوني للمسؤولية، بل يظلّ مسؤولا عن تعويض المضرور بقدر القيمة الحقيقية للبضائع المدونة في وثيقة الشحن، استنادا

[1] بشوش يوسف، مرجع سابق، ص 178.

[2] عباس زياد كمال السعدي، مرجع سابق، ص 269.

لنص المادة 805 ق ب ج، وهو الأمر الذي أكّدته نص المادّة الثانية فقرة أ، من بروتوكول 1968[1].

أما المشرّع الجزائري فقد عالج هذه المسألة في نص المادة 805 ق ب ج السالفة الذكر، إذ يفهم منها أن الناقل يلتزم بأداء تعويض كامل عن قيمة البضاعة، وذلك عندما يقوم الشاحن أو ممثله بتقديم بيان حول طبيعة البضائع قبل شحنها على ظهر السفينة[2].

إذن الأصل أن الناقل مسؤول مسؤولية كاملة عن هلاك أو تأخير أو تلف البضاعة، لكن استثناء يمكن أن يستفيد من تحديد المسؤولية، إلاّ أنه يفقد هذا الامتياز إذ ثبت أنه قام بسلوك تدليسي تقصيري أو تلقىّ تصريح عن طبيعة وقيمة البضاعة.

الفرع الثالث– حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية:

يقع على عاتق المرسل إليه (الشاحن) بصدد مطالبة الناقل بالتعويض لإخلاله بتنفيذ التزاماته "عبء إثبات عقد النقل" وأن النّاقل قام بها على نحو تسبّب في الإلحاق بأضرار به، فإن تمكّن من ذلك يعدّ إثباتا للخطأ العقدي، وفي المقابل ينبغي على الناقل أن ينفي المسؤولية بأن يثبت عدم ارتكابه للخطأ العقدي وأنه بذل العناية اللازمة لتفادي الأضرار الحاصلة بالبضاعة، بالإضافة إلى تمسّكه بأيّ سبب من أسباب الإعفاء القانونية (أولا) والاتفاقية (ثانيا) حتى يقطع علاقة السببيّة بين الخطأ والضرر الحاصل.

أولا– حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية:

يعفى الناقل البحري من المسؤولية، إذا أثبت أن الضّرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن أحد الأسباب التي ذكرتها المادة 803 ق ب ج.

صنف القانون مجمل الحالات التي يعفى من خلالها الناقل من المسؤولية إلى حالات عامة(أ)، وخاصة(ب).

1 بروتوكول بروكسل لسنة 1968، المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة 1924.

2 عباس زياد كامل السعدي، مرجع سابق، ص 269.

أ-الحالات العامة:

وتتمثل في: الأخطاء الملاحية(1) العيوب الخفية(2) خطأ الشاحن(3) القوة القاهرة(4) إنقاذ الأرواح والأموال(5)

1- الأخطاء الملاحية:

تنحصر في الأخطاء التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المستخدمون البحريون الوارد ذكرها في الفقرة ب من نص المادة 803 من ق ب ج.

ويقصد بالخطأ الملاحي: " **ذلك الخطأ في تسيير السفينة وإدارتها وأنه كل فعل يعرض السفينة للأخطار، كالقيام بمناورات معيبة تؤدّي إلى تصادم أو حرق أو غرق السفينة أو جنوحها**"

يتضح أن هذا الإعفاء من المسؤولية خروج عن القواعد العامة في مسؤولية المتبوع على أعمال تابعية الواردة في المادة 136[1] من ق م ج، إذا كان السبب المؤدّي للضّرر هو خطأ ملاحي ينسب إلى الربّان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل، وهذا طبقا لنص المادة 592 من ق ب ج التي تنصّ على أنه "**يعتبر الرّبان المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمرّ بها وفي أماكن الرسوّ...**"

كما يستنتج بمفهوم المخالفة من المادة 803 ق ب ج فقرة (ب)، أن الناقل لا يعفى من المسؤولية عن الأخطاء التجارية،[2] والتي تعرف على أنها " **الأخطاء التي ترتكب خلال العمليّات التي تتعلق بالبضاعة ذاتها كالعيب في رصّها أو التستيف وكذلك جميع** الأخطاء التي تقع في الشحن والتفريغ فالخطأ التجاري هو خطأ خاص باستثمار تجاري للسفينة.

---

1 جاء في المادة 136 ق م ج، "**يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفة أو بسببها أو بمناسبتها وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبوع**".

2 رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 32.

2- العيوب الخفيّة:

تعرّف العيوب الخفية في السفينة على أنها العيوب التي لا تكشفها اليقظة المعقولة من طرف الناقل، والتي من شأنها أن تؤخّر من وصول البضائع إلى أصحابها أو تلحق ضررا بها.

إذ يعفى الناقل من المسؤولية طبقا لنص المادة 803 فقرة (ط) ق ب ج، ويقع على الناقل إثبات أنه قد قام بالعناية اللّازمة في وضع سفينة صالحة للملاحة، ويكون الإثبات بكلّ الطرق بما فيها شهادات الصلاحيّة التي تصدرها الهيئات المختصة، وإثبات ذلك أيضا بتقارير الصّيانة والملاءمة، إلا أن هذه الدّلائل ليست لها حجيّة قطعيّة بل قرينة قابلة لإثبات العكس[1].

كما أن المشرع في المادة 803 فقرة (ز) قد أعفى الناقل من المسؤوليّة عن الأضرار والخسائر التي تحدث ضررا بالبضاعة التي تكون نتيجة عيب ذاتي أو خفي للبضاعة، بالإضافة إلى العامل غير العادي وغير الظّاهر والذي لا يمكن للناقل اكتشافه أو التحفظ عليه، كما قد يكون نتيجة نقص البضاعة أثناء السفر استنادا لما يسمي "بعجز الطريق"[2]

3- خطأ الشاحن:

يقصد بخطأ الشّاحن فعل المضرور سواء كان الشاحن أو المرسل إليه وعليه لا مسؤولية على الناقل إذا أثبت أن ما أصاب البضاعة من هلاك وتلف، كان بخطأ من

[1] بشوش يوسف، مرجع سابق، ص 190.

[2] رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 34.

الشاحن نفسه، كعيب في تغليفها أو حزمها أو عدم الكشف عن طبيعتها الخاصة م 803 فقرة (ح).[1]

4- القوّة القاهرة:

وهي حادث لا يمكن توقّعه ولا يمكن دفعه، وليس للنّاقل دخل فيه يجعل التزام النّقل مستحيلا ومن أمثلتها الحريق، أخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة، كالأمطار واضطرابات البحر وعمليتي المد والجزر، والعواصف والرياح الشديدة والضباب الكثيف، وأيضا الارتفاع الشديد لدرجات الحرارة، وانخفاضها وهيجان البحر[2].

5- إنقاذ الأرواح والأموال:

تقديم العون والإسعاف وإنقاذ الأشخاص والأموال في البحر التزام فرضه العرف البحري والقانون على عاتق الربان، يتعرض بموجبه لعقوبات قانونية إذا ما أخّل به وعليه لا يسأل الناقل عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع المنقولة إذا كانت تلك الأضرار راجعة للإنقاذ أو لمحاولة الإنقاذ دون أي قيد أو شرط، فيجوز للناقل أن يتمسّك بقرينة الإعفاء من المسؤوليّة عند قيامه بذلك ومتى أثبت ذلك وهذا ما تضمنته المادة 803 بند (ي) كما يجوز للشاحن أو المرسل إليه إثبات عكس ذلك[3].

ب- الأسباب الخاصّة:

من خلال شروط سند الشحن والقانون البحري يمكن استخلاص الأسباب الخاصة التي يمكن من خلالها للناقل البحري التخلص من المسؤولية كالتالي:

---

1 مدني أحمد، مرجع سابق، ص 210.

2بشوش يوسف، مرجع سابق، ص 183.

3 دريسي أمينة، حالات دفع مسؤولية الناقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر، 2008، ص 15.

1- المسؤولية النسبيّة:

تعرّض لها القانون البحري الجزائري في المادة 804 منه "**في حالة تلاقي خطأ الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر والأضرار للبضائع، يكون الناقل مسؤولا نسبيا عن خطئه أو خطأ مندوبيه والذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار ويجب على الناقل أن يثبت بأنه غير مسؤول عن بقية الخسائر والأضرار**".

2- ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن والتصريح الكاذب من قبله.

ذكر بيانات غير صحيحة: من أهم التزامات الشاحن هي تقديم بيانات صحيحة عن البضاعة المشحونة، فإذا ما ذكر الشاحن بيانات غير صحيحة تتعلق بالبضاعة مما يؤدي إلى هلاكها أو تلفها أو أخر في وصولها إلى المرسل، إليه فإنّ المشرع الجزائري في القانون البحري أعفى النّاقل من المسؤولية في هذه الحالة، وهذا ما جاء في المادة 805 ق ب ج، وجاءت بعدها المادة 810 مشدّدة على خطأ الشاحن ومقيّدة لأحكام هذه المادة[1]، إذ لا يسأل الناقل عن الخسارة أو الضرر الذي يمس البضائع أو ما يتبعها الناتج عن تصريح كاذب ومتعمد من طرف الشاحن

أما التّصريح الكاذب للشّاحن فاستنادا لنص المادة 810 ق ب ج[2] فإن المشرّع قد أعفى الناقل البحري من تبعات ما يصيب البضائع المنقولة من ضرر أو تلف، أو حتى هلاك وذلك في الحالة التي يكون فيها الشاحن قد أخبره كذبا عن قيمة تخالف قيمة البضائع الحقيقية، وأن يكون الشاحن عالما بكذب تصريحه الذي أدلى به إلى الناقل.

3- نقل البضاعة على السطح:

بالرجوع إلى نص المادة 774 ق ب ج التي تنص على أنه" **لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما**

[1] مدني أحمد، مرجع سابق، ص 211.

[2] رزاي نهاد، مرجع سابق، ص 38.

يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم ....". نجد أنه لا يتم الاعتراف بشرعية الشحن على السطح إلا إذا تم الاتفاق عليه في نطاق الحالات القانونية والاتفاقية المحددة في القانون البحري، فيعفى بذلك الناقل من المسؤولية عن الضرر الناتج تبعا لهذه العملية[1].

4- نقل الحيوانات الحية:

ذكرها المشرع في الفقرة ب من نص المادة 812 ق ب ج متأثّرا بأحكام اتفاقية بروكسل، حيث كرّس صراحة مبدأ الحرّية التعاقديّة في هذا النوع من النقل، وبالتالي فإن للنّاقل البحري أن يشترط إعفاءه من المسؤولية في الفترة الممتدّة من تسلّم الناقل البضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه[2].

ثانيا- حالات الإعفاء الاتفاقي للناقل البحري من المسؤولية:

أجاز التقنين البحري لأطراف عقد النقل البحري الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حدود ما يسمح به القانون في حالات محدّدة: حالات الإعفاء الاتفاقي الباطلة (أ) حالات الإعفاء الاتفاقي الصحيحة (ب).

أ-حالات الإعفاء الاتفاقي الباطلة:

حماية للشاحن من تعسف الناقل يتجه القانون البحري الجزائري(1) وكذا إتفاقية بروكسل(2) إلى تحديد حالات الإعفاء الاتفاقي الباطلة

1- نطاق البطلان في القانون البحري الجزائري:

تنص المادة 811 من هذا القانون " **يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو الغير المباشر مايلي:**

1 رزاي نهاد، مرجع سابق ، ص 38.

2 دالع سعيد، مسؤولية الناقل البحري عن نقل الحيوانات الحية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، العدد 8، سنة 2018، ص 183، تم الاطلاع بتاريخ :2024/04/23 على الساعة 14:20 متاح على الرابط :https://www.asjp.cerist.dz/en/article/79698

- **إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصّة بالناقل والناجمة عن المواد 770 (عدم صلاحية السفينة) 773(رصّ البضائع)[1]، 780 (عدم العناية حتّى إنزال البضائع) 802، 803، 804، من هذا القانون.**
- **تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي يحدّد في المادة 805 ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808.**
- **منح الناقل الاستفادة من التّأمين على البضائع".**

حماية من المشرع للشاحن من تعسف الناقلين، قرّر مبدأ بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية في سندات الشّحن بطلانا مطلقا، تجنّبا لإفراطهم في اشتراط عدم مسؤوليتهم عمّا يصيب البضائع من أضرار.

2- نطاق البطلان في اتفاقية بروكسل:

لقد تطرقت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لإعفاء الناقل من المسؤولية، بحيث يعتبر باطلا أيّ شرط أو تعاقد أو اتفاق يخفّض من التزامات الناقل البحري أو يعفيه من المسؤولية، وهذا ما ذهبت إليه اتفاقية روتردام في المادتين 14و13من الفصل الرابع ،كنقل التزام جعل السفينة صالحة للملاحة على عاتق الشاحن[2]. ومن خلال نص المادة 811 ق ب ج نجد أن المشرع الجزائري قد نص صراحة على بطلان مثل هذه الشروط الاتفاقية.

1 يقصد بعملية الرص ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، وتوزيعها في العنابر أو الأجزاء المخصصة لها، مشار إليه لدى: دريسي أمينة، مرجع سابق، ص 114.

2 نقلا عن حوباد حياة، الحالات الاتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، طبقا لقواعد روتردام، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، العدد01، 2022، ص 560، تم الإطلاع بتاريخ: 2024/04/13، على الساعة 29: 18، متاح على الرابط : https://www.asjp.cerist.dz/en/article/189772

ب- حالات الإعفاء الاتفاقي الصّحيحة:

حدّد المشرع الحالات التي يجوز فيها الاتفاق على إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، وهي الحالات المحددة في المادة 812 من التقنيين البحري إذ جاء فيها " **خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:**

أ-عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها

ب- في نقل الحاويات ونقل البضائع على سطح السفينة".

المطلب الثاني: دور شركات التأمين في تغطية مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن.

على اعتبار أن آثار جنوح السفن لن يتوقف على أطراف عقل النقل البحري فقط بل أنها ستمس أيضا شركات التأمين التي ستعوض أصحاب البضائع عما لحق بهم من أضرار جراء هذا الجنوح، ولما كان الخطر هو الركن الأساسي في عقد التأمين البحري، فإن عدم وجود الخطر يعني لا وجود للتأمين.

وانطلاقا من مبدأ الحرية التعاقدية، فعلى طرفي عقد التأمين[1] الاتفاق على الأخطار التي يشملها التأمين (فرع أول) واستبعاد بعض الأخطار من نطاقه (فرع ثان) وألاّ يكون الاتفاق هنا مخالفا لنص القانون.

1 ورد تعريف عقد التأمين في نص المادة 619 من القانون المدني التي جاء فيها أن: "**التأمين عقد يلتزم بمقتضاها لمؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحهم بمبلغ من المال أو إيراد مرتب أو أي تعويض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن**".

الفرع الأول- نطاق عقد التأمين البحري في حالة جنوح السفن:

الخطر البحري هو أهم عنصر في عقد التأمين البحري، فضمان المؤمن الضرر الذي يلحق بالمؤمن له هو محل العقد وبانتفائه يترتب بطلان هذا الأخير.

فالخطر هو الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية فينبغي أن تكون هناك صلة مكانية بين الحادث والبيئة البحرية دون أن يشترط أن يكون الحادث ناشئا عن فعل البحر[1].

من خلال نص المادة 101 من الأمر 95-07 في الفقرة الأولى منها[2]، إذ جاءت المادة عامة تهدف إلى ضمان كل ما يترتب عن الحوادث البحرية من أضرار كالتصادم ،الغرق الجنوح والأخطار البحرية الأخرى، سواء كان البحر عاملا أساسيّا أو مشاركا في حدوثها فيغطّي المؤمّن الأضرار والخسائر الماديّة التي تلحق الأشياء المؤمّن عليها، بسبب وقوع خطر بحري محل التأمين.

كما يؤمّن الناقل البحري على مسؤوليّته المدنية، بسبب خطأ منه أو من الأشخاص المسؤول عنهم مدنيا ضد رجوع الغير المتضرر من تنفيذ عقد النقل البحري، بموجب عقد تأمين مسؤولية الناقل البحري[3].

الفرع الثاني- الأخطار المستبعدة من العمليّة التّأمينيّة:

إعمالا بالمبدأ العام الذي أخذ به المشرع الجزائري في التأمينات البحرية، فإنه يمكن لكلّ شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن

---

[1] دويدار هاني، مرجع سابق، ص 359.

[2] تنص المادة 101 من قانون التأمينات على أنه "**يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد**".

[3] ابتسام منال الطيب يوسف، كحيل حياة، تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الابداع حاوشيش ، جامعة البليدة، جامعة الحدود الشمالية السعودية، العدد 01، 2019، ص136، تم الاطلاع بتاريخ:2024/04/12، على الساعة:21:17 ، متاح على الرابط: https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/269/9/1/102642

يؤمّنه بما في ذلك الفائدة المرجوّة منه، إلا أنه هناك من الأخطار ما هو مستبعد من العملية التأمينية سواء بصفة مطلقة (أ) أو استبعاد مع ترك حريّة للأطراف (ب).

أ- **الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة:**

ثمّة أخطار مستثناة ومستبعدة لا يضمنها المؤمّن، ولا يلتزم بتعويض المؤمّن له عن الأضرار الناشئة عنها وتتمثل حسب نص المادة 102 من قانون التأمين الجزائري فيما يلي:

1-خطأ المؤمّن له أو ممثّليه المتعمّد:

فالتأمين على الأفعال العمديّة غير جائز، والمؤمّن غير مسؤول عن أيّة أضرار ناتجة عن ذلك، مثل حالة عدم تغليف البضاعة بشكل جّيد مما يؤدّي إلى تلفها أو استخدام سفينة غير صالحة للملاحة، ممّا يؤدّي إلى إغراقها أو جنوحها.

2-خطأ الربّان المتعمّد:

تقضي المادّة 126 من قانون التأمينات أنه" **لا يضمن المؤمّن الأضرار والخسائر المنجرّة عن خطأ عمدي يرتكبه ربّان السّفينة**" كأن يقوم الربان بإغراق السّفينة أو الانحراف عن خط السّير المعتاد للسّفينة إذا عيّنه مجهّز السفينة.

3-الأضرار والخسائر المادية التي حددتها المادة 102 في:

- مخالفة أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن.
- الغرامات والمصادر الموضوعة تحت الحراسة، والاستيلاء والتدابير الصحيّة أو التّطهيرية.

– الأضرار التي تسبّبت فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار، وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية، وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات[1].

ونصت المادة 126 من الأمر 95-07 المتضمن قانون التأمينات: " **لا يضمن المؤمن الأضرار و الخسائر المنجرّة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة**"

ب-الأخطار المستبعدة مع ترك الحريّة للأطراف:

أما بالنسبة للأخطار التي استبعدها القانون، بشرط عدم وجود اتفاق صريح على دخولها ضمان وثيقة التأمين، فنصت عليها المادة 103 من الأمر 95-07 ونوردها على التوالي:

1-عيب الشيء المؤمّن عليه:

إذ تقتصر عدم مسؤولية المؤمّن على العيوب الخاصّة بالشيء المؤمّن عليه، إذا كانت ترجع في أصلها إلى تاريخ سابق لعقد التأمين وكان المؤمن يجهل وجودها كأن تكون الحيوانات مريضة فتموت أثناء عملية نقلها[2].

2-الأضرار التي تسبّبها الأشياء المؤمن عليها لغيرها من الأشياء والأشخاص:

فلا يسأل المؤمن عن الأضرار التي يكون مصدرها الأشياء المؤمن عليها ذاتها، كما لو كانت سفينة محملة ببضائع مختلفة وكانت إحدى هذه البضائع غير مغلفة بشكل صحيح فأتلفت غيرها من البضائع المشحونة، ففي هذه الحالة لا يضمن المؤمن هذا التلف إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك.

---

[1] حاوشيش ابتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، مرجع سابق، ص 136.

[2] شيرين عبد الحسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط، الأردن 2010، ص 115، تم الاطلاع بتاريخ:04/29/ 2024 على الساعة 15:37 متاح على الرابط: https://search.emarefa.net/ar/detail/BIM-703141

- إضافة إلى أخطار أخرى استبعدها القانون وتم ذكرها في المادة 103 من قانون التأمينات كالآتي:
- الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب.
- القرصنة والاستيلاء والحجز والاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.
- اختراق الحصار.
- جميع النّفقات أو التعويضات المبينة على حجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.
- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر الماديّة التي تصيب المال المؤمّن عليه مباشرة[1].

وعليه فإنه يتم تحديد الأخطار باللّجوء إلى وثيقة التّأمين إذ يجب أن يحتوي عقد التأمين على الأخطار المؤمّن عليها والمستبعدة، كما أنه لا يستطيع كلا الطرفين الاتفاق على ضمان أخطار مستبعدة لم ينص القانون على ضمانها إلا أنه يسمح بالاتفاق على تغطيتها.

[1] مشار إليه لدى: بورطال أمينة، امتداد التأمين البحري لضمان أخطار غير بحرية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ،جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 4، دس ن، ص 286 تم الاطلاع بتاريخ: 2024/04/18 على الساعة 12:22 متاح على الرابط: https://www.asjp.cerist.dz/en/article/84051

الفصل الثاني

تطبيقات لمسؤولية الناقل

البحري عن جنوح السفن

لا تتوقف دراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن على الدراسة النظرية وحسب، بل ينبغي التطرق إليه من الناحية التطبيقية، وليس هناك مثال تطبيقي بأفضل من واقعة إغلاق قناة السويس[1]، التي تسببت به حادثة جنوح السفينة " إيفرغيفن" التي ألحقت أضراراً جسيمة بالعديد من الأطراف، مما كان له الأثر السلبي البالغ على انسيابية التجارة الدولية والتبادل التجاري (مبحث أول).

وبالموازاة مع ذلك، يعتبر ميناء جن جن محلاً خصبا للدراسة الميدانية بالنظر إلى موقعه الاستراتيجي الهام على المستوى المحلّي والإقليمي، إذ يعد من أكبر موانئ الجزائر، يقع ببلدية الطاهير ولاية جيجل ويتوفر على مساحات واسعة جدا، ومراكز وأرصفة يبلغ بها غاطس السفينة حتى 18,20 متر هذا ويتمتع ميناء جن جن بموقع استراتيجي على المحور البحري المتوسطي الرابط بين قناة السويس وجبل طارق، حيث يبعد عنها بـ 50 ميلا[2].

تقدر مساحته بـ 140 هكتار مع إمكانية التوسع بـ 30 هكتار، تسمح له بالقيام بالأنشطة المينائية المتعددة من مناولة، وشحن وتفريغ البضائع، وآليات القيادة والإرشاد وقطر السفن التي تحتاج إلى المساعدة،[3] في حالة تعرضها للمخاطر البحرية كالجنوح الذي يفضي إلى انحراف السفينة عن مسارها المستقيم، نتيجة لتأثيرات مختلفة، وتعد حادثة جنوح السفينة DEGBAKI في شاطئ أفتيس بولاية جيجل، من أبرز حوادث الجنوح التي لا تزال قيد الدراسة إلى يومنا هذا (مبحث ثان).

---

[1] قناة السويس: هي ممر مائي صناعي بمستوى البحر، يمتد في مصر من الشمال إلى الجنوب عبر برزخ السويس، ليصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر، وهي تفصل بين قارتي آسيا وإفريقيا وتعد أقصر الطّرق البحرية بين أوروبا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي، وهي أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الاستخدام. تم الاطلاع بتاريخ 2024/04/26 على الساعة 11.17 متاح على الرابط:
https://www.suezcanal.gov.eg

[2] الموقع الجغرافي " ميناء جن جن " تم الاطلاع بتاريخ: 2004/04/26 على الساعة 38: 11 متاح على الرابط:
https://ar.wikipedia.org/wiki

[3] الموقع الجغرافي " ميناء جن جن"، المرجع نفسه.

المبحث الأول- حادثة جنوح السفينة إيفرغيفن بقناة السويس:

إيفرغيفن[1] هي سفينة حاويات من الدرجة الذهبية، وتعد واحدة من أكبر السفن في العالم، تُشَغّل السفينة شركة تايوانية هي إيفرغيفن البحرية، وهي مسجلة في بنما، يبلغ طولها 400 متر وعرضها 59 متر وحمولتها الإجمالية نحو 224 ألف طن أي بمقاس أربع ملاعب لكرة القدم[2].

وقد وقع أن علقت السفينة في مارس 2021 في قناة السويس ممّا أدّى إلى تعطيل حركة المرور البحري لعدة أيام، وما ترتب عن ذلك من تأخير وتعطيل للشحنات البحرية وأثر بشكل كبير على التجارة العالمية (مطلب أول) الأمر الذي يقيم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بكل طرف كان قد تأثّر جرّاء هذا الإغلاق (مطلب ثان).

المطلب الأول- تفاصيل حادثة جنوح السفينة إيفرغيفن بقناة السويس:

جنحت سفينة الحاويات " **إيفرغيفن**" خلال رحلتها من الصين متوجهة إلى روتردام في قناة السويس نتيجة لعدة أسباب **(فرع أول)** خلّفت آثار وخيمة على كل من أصحاب البضائع المنقولة، ناهيك عن الأضرار التي لحقت بالغير الذين لا يرتبطون مع الناقل بأي رابطة عقدية **(فرع ثان)**.

الفرع الأول- جنوح السفينة إيفرغيفن من الأسباب إلى التعويم:

توالت التقارير والتصريحات الصحفية منذ أن قامت مواطنة أمريكية تدعى "**جوليانكونا**" والتي تعمل على ظهر سفينة أخرى، ببث خبر جنوح سفينة **إيفرغيفن** في قناة

---

[1] إيفرغيفن بالصينية (長賜輪)(بالإنجليزية: Ever Given

[2] إيفرغيفن، تقرير منشور على شبكة الانترنت تم الاطلاع بتاريخ 2024/04/26 على الساعة 00.12 متاح على الرابط: https:// https://ar.wikipedia.org/wiki

السويس[1]، من أجل الوقوف على حقيقة أسباب هذا الجنوح (أولا) والجهود المبذولة من هيئة القناة (ثانيا) لتعويم السفينة الجانحة **إيفرغيفن** (ثالثا)، في قناة السويس منذ23 مارس 2021

أولا- أسباب جنوح السفينة إيفرغيفن في قناة السويس:

انطلاقا من الصين في اتجاه روتردام الهولندية، انطلقت سفينة إيفرغيفن العملاقة في رحلة تجارية تشمل (05) دول، وعبر قناة السويس حيث ستعبر، يصادف السفينة طقس عاصف مماّ أدّى إلى انحرافها وبالتالي جنوحها في المدخل الجنوبي للقناة[2]، حيث كانت المنطقة تحت تأثير عاصفة رملية ورياح عاتية يومها، بالتزامن مع عبور منخفض خماسيني[3] على البلاد، أدّى أيضا إلى انخفاض على مدى الرؤية الأفقية مماّ جعل السفينة تنحرف عن مسارها مع انخفاض في طاقة المحرّكات، وكان ذلك على بعد حوالي ستة كيلومترات (3,7 أميال) من شمال المدخل الجنوبي للقناة، بالقرب من مدينة السويس وهي منطقة من القناة تمثل ممرّا واحداً[4].

وتقول هيئة قناة السويس إن السفينة فقدت القدرة على التوجيه، خلال لحظة شهدت

---

1 السفينة الجانحة إيفرغين، منصة بي بي سي الإخبارية بتاريخ 23 أفريل 2021، تم الاطلاع بتاريخ: 2024/04/27 على الساعة: 30: 8، متاح على الرابط:
https://www.bbc.com/arabic/middleeast-56862060.amp

2 راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق، ص 22.

3 تعرّف المنخفضات الخماسينية، بأنها منخفضات حرارية تتشكل عادة في فصل الربيع، في الجزء الشمالي من قارة إفريقيا (في الصحراء الكبرى) وتتحرك موازية لساحل البحر الأبيض المتوسط، نحو الحوض الشرقي للبحر المتوسّط، ومنطقة بلاد الشّام والجزيرة العربية، إلا أنّ هذه المنخفضات تتلاشى عند اقترابها من البحر، لغياب عامل التسخين، وهو المسبّب الأساسي لحدوثها. تم الاطلاع بتاريخ: 2024/04/27 على الساعة: 00: 15 متاح على الرابط:
https https://www.arabiaweather.com/ar/question

4 تقرير صحفي بعنوان "التسلسل الزمني لأحداث جنوح" إيفرغين" في قناة السويس"، تم النشر بتاريخ 28 مارس 2021على المنصة الإخبارية العربي الجديد" لندن" ، تم الاطلاع بتاريخ: 2024/04/27 على الساعة 35: 15 متاح على الرابط: https:// https://www.alaraby.co.uk/economy

اشتداد الرياح وضعف الرؤية، وكانت السفينة تتحرك في ذلك الوقت بأكثر كثيرا من السرعة المناسبة، وانحرفت السفينة التي كانت بقيادة قبطانها واثنين من مرشدي هيئة قناة السويس عبر القناة، وانغرست مقدمتها في ضفة القناة وأغلقت بالتالي المجرى المائي بزاوية مائلة[1]، ونجم عن ذلك أن أعاقت السفينة المملوكة لشركة" شوي كيسن كيه كيه[2] " اليابانية حركة المرور في القناة، ما تسبب في حدوث خسائر كبيرة للتجارة العالمية.

ثانيا– محاولات تحرير السفينة إيفرغيفن في قناة السويس:

ذكرت شركة **إيفرغيفن مارين[3](Evergreen Marin هي شركة تايوانية لنقل الحاويات والشحن ومقرها في منطقة لوتشو،مدينة تايوان)** التايوانية في بيان، أن جنوح سفينة الحاويات في قناة السويس يرجع سببه على الأرجح، لهبوب رياح قوية مفاجئة بلغت 40 عقدة.

وعلى مدى أيام من وقوع الحادثة حاولت هيئة قناة السويس وشركة سميت "الهولندية لإنقاذ السفن"، تعويم السفينة باستخدام كراكات[4] وزوارق قطر في المياه وحفّارات على ضفة القناة، وتم تفريغ خزانات المياه الخاصة بحفظ توازن السفينة التي يبلغ طولها 400 متر في إطار الجهود المبذولة لتعويمها، ثم زيادة عدد القاطرات العاملة في موقع السفينة من 8 قاطرات ليصبح الإجمالي 9 قاطرات عملاقة في مقدمتها القاطرة " بركة1" والقاطرة " عزت عادل" إذ بدأت مناورات للسفينة الجانحة، وذلك بعد انتهاء أعمال التكريك بمنطقة مقدمة السفينة بواسطة الكراكة " مشهور "[5].

---

[1] أنظر الملحق رقم (01).

[2] shoei kisen kk بالإنجليزية هي ترجمة لشركة الشحن اليابانية (شوي كيسن كيه كيه)

[3] (Evergreen Marin هي شركة تايوانية لنقل الحاويات والشحن ومقرها في منطقة لوتشو،مدينة تايوان)

[4] أنظر الملحق رقم (02).

[5] راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق، ص 22.

وقالت هيئة القناة إن " مناورات إعادة التعويم " ستستأنف عندما يزيد تدفق المياه مرة أخرى بفعل حركة المد في القناة[1].

قالت صحيفة واشنطن بوست إن المسؤولين المصريين كانوا يأملون التمكن من تحرير السفينة العالقة بسرعة، حيث كانت سفن الشحن تتجمّع في منطقة البحيرات خارج قناة السويس بانتظار العبور، وكان من المتوقّع أن يرتفع عدد تلك السفن إلى حوالي 350 سفينة في غضون أيام، إذ عرقلت سفينة الحاويات العملاقة **إيفرغيفن** حركة الملاحة في قناة السويس لمدة أسبوع تقريبا[2].

ثالثا- تعويم السفينة في قناة السويس:

وفقا لصحيفة واشنطن بوست فإن فرق الانقاذ التي كانت تتناوب على العمل دون توقف، كثفت جهود القطر والتكريك[3]، كانت هناك فرق غطس وأطقم صيانة وأكثر من 200 شخص في المياه يعملون على مدار الساعة وفقا لمقابلات مع فرق الانقاذ وقد تمكنت بعد نحو 7 أيام من العمل المضني من إعادة تعويم "إيفرغيفن " عصر الاثنين 29 مارس أذار 2021 وشاركت في العملية10 قاطرات، وأعلنت قناة السويس المصرية عودة الملاحة في الممر الملاحي الدولي، لتنتهي بذلك الأزمة التي شغلت الإعلام الدولي، وكبدت اقتصاد العالم خسائر فادحة[4].

---

[1] تقرير للصحفية يسرا سلامة بعنوان "من الجنوح إلى التعويم"، تم النشر في 29 مارس 2021 بصحيفة الشرق الأوسط، تم الاطلاع بتاريخ 2024/04/09 على الساعة 15: 9
https://aawsat.com/home/article/2888651

2 أنظر الملحق رقم(03).

[3] التكريك؛ يكون باستخدام الجرّافة المائية وتسمى الكرّاءة أو الكراكة، هي نوع أنواع أعمال الحفريات التي تُجرى على الغالب تحت الماء في مناطق البحار الضحلة أو في مناطق المياه العذبة بغرض تجميع الطمي المترسب ورميه في مكان آخر بهدف تسهيل عمليات الملاحة للسفن متاح على الرابط: https://ar.wikipedia.org

[4] تقرير بعنوان "تعرف على تفاصيل ال 144 ساعة، التي قادت لتحرير السفينة العالقة بقناة السويس"، تم النشر بتاريخ 2021/04/01 على الساعة: 8:53،على شبكة الجزيرة الإعلامية https://www.aljazeera.net/news https://

وبعد تعويم السفينة وإزالة حالة الجنوح، أبحرت إيفرغيفن شمالا إلى البحيرة المرة الكبرى الواقعة بين قطاع القناة الشمالي وقطاعها الجنوبي، وذلك حتى يتم فحصها من أجل تحديد الأضرار التي قد تكون سفينة إيفرغيفن قد تعرضت لها[1].

وبعد ذلك قامت هيئة قناة السويس باحتجاز السفينة بأمر قضائي استمر مدة شهرين من التعويم، وذلك للمطالبة بالنفقات والتكاليف التي تكبّدتها هيئة قناة السويس بسبب الجنوح، والعائد سببه غلى سوء تقدير الربّان كما تدّعي"قناة السويس"[2].

ونقلا عن صحيفة الأهرام الحكومية فإن " مبلغ التعويض تضمن قيمة ما تسببت فيه السفينة الجائحة من خسائر للهيئة، فضلا عن التعويم وعملية الصيانة، وذلك بموجب حكم قضائي أصدرته محكمة الإسماعيلية الاقتصادية[3].

وقد أعلنت هيئة قناة السويس بأن الشركة المالكة للسفينة إيفرغيفن تعهدت بدفع تعويض مقداره 150 مليون دولار، وذلك بعد مفاوضات عديدة بين الشركة المالكة وهيئة قناة السويس، إذ خفضت الهيئة مطالبها بنسبة 40 %من مجموع المطالب التي بلغت 916 مليون دولار.

وقد اعترض فريق قانوني يمثل مشغل سفينة إيفرغيفن ويمثل الشركة (شوي كيسن اليابانية) المالكة للسفينة، مدّعين بأن احتجازها ومبلغ التعويض المطلوب غير منطقي وادّعى بأن هيئة قناة السويس قد أخطأت عندما سمحت للسفينة بدخول المجرى الملاحي خلال موجة طقس سيء، ناهيك عن تقصير تلك القناة في عدم توفير قاطرات ملائمة

---

[1] أنظر الملحق رقم (04).

[2] راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق، ص 24.

[3] تقرير بعنوان "مصر تحتجز سفينة "ايفرغيفن"وتطلب 900 مليون دولار كتعويض"، تقرير إخباري منشور على هيئة الإذاعة الدولية في ألمانيا(dw) بتاريخ:2021/04/13، متاح على الربط:
https:// https://www.alaraby.com/special-coverage

لتوجيه إيفرغيفن ومنع الجنوح أو حتى لإعادة تعويمها بعد الجنوح[1]

وفي نهاية المطاف توصلت هيئة قناة السويس إلى اتفاقية تسوية مع الشركة المالكة لسفينة إيفرغيفن (شوي كيسن اليابانية) ينص على الإفراج عن السفينة المحتجزة مقابل دفع التعويضات المتفق عليها

وقد تم الإعلان في بيان لهيئة قناة السويس بأنه تم التوصل إلى اتفاقية تسوية مع شركة (شوي كيسن) [2] دون الكشف عن التفاصيل وأفرجت السلطات المصرية عن السفينة، وانطلقت في رحلتها التي استغرقت أكثر من أسبوعين من مصر وصولا إلى وجهتها النهائية لميناء فيليكسستو (Felixsotowe) ببريطانيا مروراً بميناء روتردام الهولندي[3].

الفرع الثاني– الآثار الاقتصادية المترتبة على جنوح سفينة ايفرغيفن في قناة السويس:

تعددت وتنوعت الخسائر الناجمة عن جنوح السفينة العملاقة إيفرغيفن بقناة السويس، والتي تعتبر من أهم معابر الملاحة التي تخدم التجارة الدولية، حيث بدأت سلسلة الخسائر من تلك التي تعرضت لها هيئة قناة السويس ذاتها (أولا) وتلتها الخسائر التي لحقت بالسفن العالقة بالقناة طوال فترة استمرار جنوح هذه السفينة، والتي بتراكمها قد أدت إلى التأثير على الاقتصاد العالمي بشكل كبير (ثانيا).

أولا– تبعات كارثة قناة السويس على مصر:

قالت هيئة قناة السويس " **تمثلت أبرز خسائر الهيئة في حدوث تلفيات بعدد من**

---

[1] القطر البحري TOW TUG (جر، سحب) هو عملية تتولاها عائمة متخصصة أو غير متخصصة لسحب أو دفع أو إزاحة عائمة أخرى لمساعدتها أو تحريكها، أو نقلها من مكان إلى آخر، ومن هنا جاءت تسمية زورق قاطر أو سفينة قاطرة متاح على الرابط: http://https//www.arab-ency

[2] راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق، ص 28.

[3] تقرير بعنوان "قصة سفينة " إيفرغيفن" الشهيرة التي تسببت في أزمة عالمية قضت بعدها 3 شهور في قناة السويس". تم الاطلاع بتاريخ: 2024/04/29 على الساعة 33: 21 متاح على الرابط: https:// https://www.arabiaweather.com/ar/content

الوحدات البحرية المشاركة وغرق أحد "اللنشات"[1] خلال أعمال الإنقاذ، وهو ما أسفر عن وفاة أحد المشاركين بعملية الإنقاذ وغير ذلك من الأضرار المادية والأدبية، التي لحقت بسمعة قناة السويس إثر توقف حركة الملاحة"

وإضافة إلى هذه الأضرار فقد تعرضت هيئة قناة السويس إلى حملة تشكيك بقدرتها على حلّ الأزمة، واتجاه بعض العملاء لاتخاذ طرق بديلة خلال الأزمة والمقدرة بنحو 48 سفينة، فضلا عن التكاليف التي تكبّدتها الهيئة لمكافحة التلوث ومعالجة تسعة آلاف طن من مياه الصابورة،[2] تم تفريغها لتحقيق حمولة السفينة وتسهيل تعويمها[3].

وقد بلغت تكلفة توقف حركة الملاحة في قناة السويس بسبب الإغلاق الذي حدث فيها نتيجة جنوح سفينة " إيفرغيفن" إلى ما يقارب 400 مليون دولار في الساعة، كما وصل حجم إجمالي الخسائر التقديرية لهيئة قناة السويس إلى ما يقارب مليار دولار نتيجة توقف الملاحة في هذه القناة، والتي شملت تكاليف الإيرادات الفائتة، وكذلك تكاليف عمليات الإنقاذ، كما أشارت هيئة قناة السويس أن مصر تخسر ما بين 12 و14 مليون دولار(10 إلى 11,8) مليون يورو[4] في اليوم بسبب الإغلاق، بينما تقدر مجلة " لويدزليست" المتخصصة، أن السفينة تعطّل كل يوم مرور بضائع بقيمة نحو 8.1 مليار يورو، بالنظر إلى مداخيل وإيرادات القناة من رسوم عبور السفن.

ويوضح الشكل أدناه إجمالي إيرادات قناة السويس من رسوم عبور السفن لسنة 2022

---

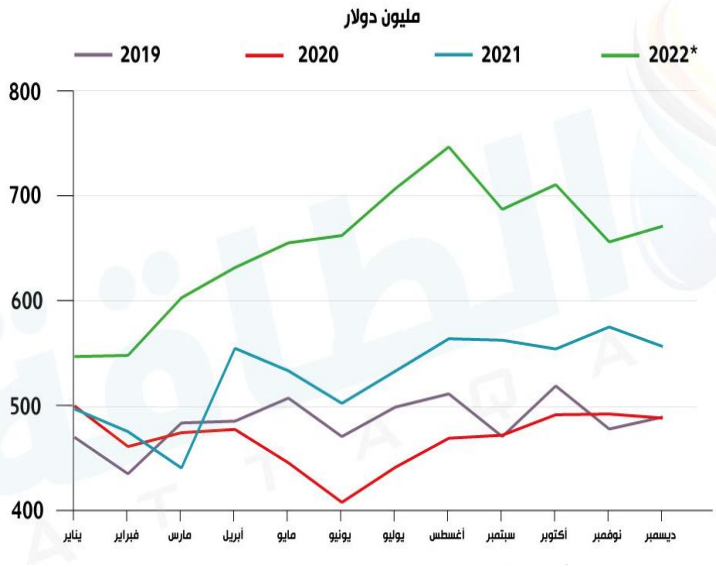
[1] لَنْش، جمع لنشات: زورق بخاري، مزود بمحرّك/ تم الاطلاع بتاريخ 2004/04/29 على الساعة 21: 20 متاح على الرابط: https://www. almaany.com

[2] الصابورة أو ثقل الموازنة أو مياه الاتزان غير النظيفة هي المياه المستخدمة لتوفير الاستقرار للمركبة أو الهيكل، تم الاطلاع بتاريخ: 2004/04/29 متاح على الرابط: https//ar.wikipedidia.org

[3] قناة السويس تعدد الخسائر التي تكبدتها بسبب جنوح " إيفرغيفن" تقرير صحفي منشور بصحيفة فرانس24، تم الاطلاع على الساعة 17:30متاح على الرابط: https://arabic.cnn.com/business/article/2021/05/28

[4] "مصر تبدأ التحقيق في أسباب جنوح سفينة نقل الحاويات بقناة السويس"، صحيفة العربية CNN بتاريخ 28 مايو 2021، متاح على الرابط: https:// https://www.france24.com/ar

الشكل رقم (01) :إجمالي إيرادات قناة السويس من رسوم عبور السفن لسنة 2022



المصدر: تقديرات وحدة أبحاث الطاقة

من خلال المنحنى البياني المبين في الشكل رقم 01 نلاحظ أن إيرادات قناة السويس تتباين من عام لآخر، فبالنسبة لسنوات 2019 ،2020، 2021، تتراوح عائدات قناة السويس من رسوم عبور السفن بين 500 و 600 مليون دولار، نتيجة حركة الملاحة بالقناة، وزيادة أعداد السفن العابرة لقناة السويس، لترتفع بنحو 34,7(حوالي 550 مليون دولار) في عام 2022 وهو الأعلى في تاريخ القناة.

إذ قالت مجلة الشحن الشهيرة **لويدز**: " **إن حركة قناة السويس اليومية تأتي من سفن حاويات مثل لإيفرغيفن**"[1]، أي أن مايجعل قناة السويس في حركية وحيوية دائمة هي عبور العديد من الحاويات مثل إيفرغيفن وغيرها من سفن الحاويات الكبرى، وهذا ما يعكس إرتفاع مداخيل قناة السويس.

1 "قناة السويس، هكذا أثرت " أيفرغيفن" على اقتصاد العالم !" تقرير صحفي منشور بإذاعة DW بتاريخ2021/03/29 متاح على الرابط https://www.dw.com/ar https://

ثانيا- تداعيات أزمة قناة السويس على الاقتصاد العالمي:

وفقا لرئيس هيئة قناة السويس فإن هناك أكثر من 400 سفينة، بينها سفن شحن تنقل الماشية والنفط الإيراني كانت تنتظر على طرفي القناة، في تلك الفترة من الأزمة ما أدى إلى تعطل وصول البضائع إلى أصحابها في الميعاد المتفق عليه

وقد تسبب الإغلاق أيضا في:

أ-تأخير تسليم النفط والسلع الأخرى، مما أدى إلى إرتفاع أسعار الذهب الأسود، ولكن بعض الدول تأثرت بصورة ملموسة، مثل سوريا التي قامت بتقنين توزيع المحروقات بسبب تأخير تسليم شحنة تنتظرها، وازدادت أسعار الشحن لناقلات المنتجات النفطية إلى المثلين تقريبا بعد ذلك جنوح، وأثر غلق القناة على سلاسل الإمداد العالمية، ما هدد بحدوث تأخيرات باهظة التكلفة للشركات التي تعاني أصلا بسبب قيود كوفيد19[1].

ب- كما أن شركة ميرسك وهي إحدى شركات الشحن غيرت مسار شحناتها إلى طريق رأس الرجاء الصالح، مما أدى إلى زيادة فترة الرحلات حوالي أسبوعين ودفع تكاليف وقود إضافي[2].

ج- أثر حادث الجنوح بشكل كبير على البحارة، فقد علق مئات الآلاف منهم على متن السفن بسبب الوباء، وفي الوقت نفسه ازداد الطلب على الشحن، ما زاد الضغط على البحارة المتعبين[3].

---

[1] ما تأثيرات تعطل قناة السويس على حركة الإمدادات الطبية عامة والمتعلقة بكرونا خاصة؟ تقرير منشور بقناة جزيرة نات بتاريخ 29 /2021/03 على الساعة 05: 10 متاح على الرابط:
https://www.aljazeera.net/health/2021/3/29

2 السفينة العالقة في قناة السويس تهدد الشحن في جميع أنحاء العالم، تقرير صحفي منشور بجريدة زمان الوصل بتاريخ: 25 آذار 2021 متاح على الرابط: https://yemenfuture.net/world/1577

3 مصر تبدأ التحقيق في أسباب جنوح سفينة نقل الحاويات بقناة السويس، قناة فرانس24 بتاريخ 24/01/ 2021، على الساعة 17:30 ، متاح على الرابط: https https://www.france24.com/ar

هـ- كما وقد تسببت الأزمة في ارتفاع أسعار السلع المهمة مثل النفط الخام والغاز، وقد سجل سعر البرميل وفقا لسعر عقود خام برنت ارتفاعا من 57,67 دولار في 23 آذار 2021 إلى 61,18 دولار في اليوم الثاني لجنوح سفينة إيفرغيفن، أي بواقع 6,1%، وفي اليوم الذي تم فيه إنهاء جنوح سفينة إيفرغيفن سجل سعر البرميل 61,56 دولار، وذلك قبل أن ينخفض سعره إلى 65,16 دولار في 31 آذار[1].

وتعطل حركة 321 سفينة داخل القناة، وهو ما يكبد الشركات الأوروبية خسائر فادحة جراء عرقلة قطاع الشحن البحري الدولي، حيث أن 30% من حجم حركة الشحن اليومي بالحاويات في العالم تمر من خلال قناة السويس، التي يبلغ طولها 193 كلم[2].

وبالتالي فقد كان لحادثة جنوح السفينة إيفرغيفن بقناة السويس، تأثيرات واسعة النقاط تسببت في خسائر مصرية وعالمية[3].

المطلب الثاني- مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة إيفرغيفن:

تتعرض الرحلة البحرية لمخاطرة كبيرة، قد تؤدي إلى هلاك وتلف أو تأخر في تسليم البضاعة، من هنا تكتسب مسؤولية الناقل أهمية قصوى نظرا لآثارها على أصحاب البضائع، باعتبارهم أحد أطراف العلاقة في عقد النقل البحري **(فرع أول)** وبالنظر إلى واقعة جنوح السفينة إيفرغيفن في قناة السويس نجد بأن العاملين على متنها **(فرع ثان)** وكذا قناة السويس **(فرع ثالث)** قد تضررا أيضا جرّاء إغلاق السفينة للقناة، الأمر الذي يقيم مسؤولية الناقل البحري ويجعله ملزماً بالتعويض، مالم يثبت تحقق سبب من الأسباب

---

[1] راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق، ص 30.

[2] "حادث قناة السويس ما حجم الضرر على التجارة العالمية والشركات؟" تقرير إخباري منشور على قناة الجزيرة نت بتاريخ2021/03/29 على الساعة 06:44
تم الاطلاع بتاريخ 2024/05/01 على الساعة 03: 18 متاح على الرابط:
https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/3/28

[3] أنظر الملحق رقم (05).

التي تعفيه من المسؤولية.

الفرع الأول– مسؤولية الناقل البحري لسفينة إيفرغيفن اتجاه أصحاب البضائع:

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن واستلم الناقل البحري البضائع وأصبحت السفينة متهيأة للسفر، يتحقق تنفيذ التزاما لناقل البحري بنقل البضائع أي تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول متبعا خط السير المعتاد أو المتفق عليه بالعقد، الذي إذا ما انحرف عنه كان مسؤولا عن الضرر الذي قد يلحق بالبضائع، نتيجة التأخر في الوصول بسبب تغيير مسلك الطريق ناهيك عن التزامه بالمحافظة على البضاعة من الهلاك أو التلف إستنادا إلى نص المادة 770 ق ب ج.

واستنادا إلى المسؤولية العقدية التي يرتبها عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن والناقل، تقوم مسؤولية الناقل البحري اتجاه أصحاب البضائع بعد جنوحها في قناة السويس، فإذا كان الشاحن هو نفسه صاحب البضاعة فيكون له حق المطالبة بالتعويض عما لحقه من ضرر ناتج عن جنوح السفينة، بناء على العقد المبرم بينه وبين الناقل.

أما إذا كان صاحب البضاعة هو المرسل إليه فقط، فعلى الرغم من كونه ليس طرفا في العقد[1]إلا أن له الحق في المطالبة بتسليم البضاعة له بعد التأكد منها مقابل تسليمه نسخة من وثيقة الشحن بموجب المادة **789 ق ب ج**[2] ويتلقى التعويض عن هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

وخلافا لاتفاقية بروكسل، عرفت اتفاقية هامبورغ الشخص المرسل إليه من خلال الفقرة الرابعة من المادة الأولى على أنه " **الشخص الذي له الحق في تسلم البضاعة**"[3].

1 بشوش يوسف، مرجع سابق، ص 53.

2 تنص المادة 786 ق ب ج على أنه "**عندما تسلم البضائع من قبل الناقل أو من يمثله إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقدالنسخ الأخرى أي قيمة لها**"

3 بشوش يوسف، المرجع نفسه .

ونتيجة انحراف سفينة إيفرغيفن وجنوحها في قناة السويس، فإن الناقل يعد مسؤولا عن الضرر الذي قد يلحق بالبضائع نتيجة الانحراف عن مسار السفينة المتفق عليه بين الشاحن والناقل والمحدد في وثيقة الشحن.

وإذاكان من التزامات الناقل البحري المحافظة على البضاعة أثناء نقلها، فإنه في الحالة التي تصل فيها البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه هالكه أو تالفة أو متأخرة عن موعدهاعلى متن سفينة إيفرغيفن، تقام مسؤولية الناقل عن ذلك استنادًا لمبدأ الخطأ المفترض، والذي بموجبه لا يلتزم المرسل إليه بإثبات خطأ مشغل سفينة إيفرغيفن، وإنّما يكفيه أن يثبت بأن البضاعة قد وصلت معيبة أو متأخرة عن الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعتاد[1].

وإذا ثبت أن الخطأ قد ارتكب من طرف الناقل، ممّا أدّى إلى جنوح إيفرغيفن في القناة، فإنه يفقد الحق في الأجرة نتيجة عدم تنفيذه لالتزامه التعاقدي.[2]

كما يكون للشاحن الحق في فسخ العقد ومطالبته بالتعويض جرّاء الضرر الذي لحق به وفقا للقواعد العامة، شريطة ألاّ يتجاوز مبلغ التعويض حدود مسؤولية الناقل، إلاّ إذا أثبت هذا الأخير أن الجنوح يعود إلى أحد حالات الإعفاء المنصوص عليها قانونا، أو تمسّك بشرط في العقد يعفيه من المسؤولية اتجاه أصحاب البضائع[3]

الفرع الثاني– مسؤولية الناقل البحري لسفينة إيفرغيفن اتجاه العاملين على متنها:

–يكون الناقل البحري مسؤولا مسؤولية عقدية أمام الشاحن أو أصحاب البضاعة عن الأخطاء التجارية التي تسبب بها فعل الغير، فمسؤولية الناقل تمتد إلى تابعيه كالربان

[1] راكان صالح عودة الشوابكة، مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة أزمة سفينة إيفرغيفن في قناة السويس، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة (الأردن)، 2021، ص 45.

[2] دويدار هاني، مرجع سابق، ص 258.

[3] راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق. ص45.

والمرشد والملاحين إذا ما تسبب خطأ الناقل في إلحاق ضرر بهم[1].

وبناء على ذلك فقد تسبب حادثة جنوح سفينة إيفرغيفن في قناة السويس في أضرار للعاملين على متنها سواء خلال فترة جنوح السفينة إلى تعويمها، أو خلال احتجازها ما أدّى إلى انتهاء مدة عقود العمل المبرمة بين الناقل البحري والعاملين على متن السفينة وهذا بدوره سيقيم مسؤوليته العقدية نتيجة لإخلاله بعقد العمل المبرم مع هؤلاء العمال[2].

الناقل البحري للسفينة سيبقى ملتزما ما بتعويض الربان والعاملين عليها عمّا لحقهم من ضرر جرّاء جنوحها، فالمتفق عليه في العقد هو وصول السفينة ببضاعتها والعاملين عليها، سالمين في الميعاد المحدد، وعليه فجنوح السفينة إيفرغيفن كل هذه المدة يستوجب بالضرورة، استحقاق العاملين للأجرة المساوية لمدة بقائها عالقة و احتجازها لدى هيئة القناة سواء كان ذلك الجنوح يعزى إلى الملاحين أو الربان أو مشغل السفينة أو إلى طرف آخر[3] .

إلا إذا كان ذلك الأجر هو عبارة عن حصة من أرباح السفينة أو حصة من أجرتها فلا يستحق ملاحو السفينة الأجر أو أي تعويض عن تأخر رحلة السفينة بسبب جنوحها إذا كان سببه القوة القاهرة[4].

---

[1] راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق. ص48.

[2] المرجع نفسه، ص 48.

[3] يلتزم المجهز بأن يدفع للملاح الأجر المتفق، وقد يكون أجر الملاح ثابتا يحسب باليوم أو بالشهر أو بالرحلة. وإذا قرر المجهز إطالة السفر فإن أجرة الملاح المستخدم بالرحلة تزداد على قدر الإطالة)، مشار أليه لدى إخلاص بن عبيد، محاضرات في مقياس القانون البحري، ألقيت على طلبة السنة الثانية حقوق، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية 2020 2021، تم الاطلاع بتاريخ 2024/05/02 على الساعة 22:33، متاح على الرابط:
https://droit.univ-batna.dz/images/postgraduation/droit_maritime_dr_benabid_ikhlas.pdf

[4] راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق، ص 49.

الفرع الثالث– مسؤولية الناقل البحري لسفينة إيفرغيفن تجاه هيئة قناة السويس:

تسبب جنوح السفينة إيفرغيفن لمدة أسبوع في خسارة للتجارة العالمية، في حين بلغت خسائر هيئة قناة السويس 10,9 مليون جنيه استرليني يوميا، كمحصلة للإيرادات اليومية التي كان من المفترض أن تتحقق من رسوم المرور المفروضة على السفن التي تعبر تلك القناة[1].

وعليه فإذا كان الناقل البحري هو المتسبب في جنوح السفينة نتيجة ارتكابه أخطاء ملاحية، فإنه يكون لقناة السويس أن تقيم الدعوى ضده وتطالب بالتعويض على أساس المسؤولية التقصيرية لا العقدية، على اعتبار عدم وجود أي علاقة تربط الناقل بهيئة قناة السويس أو بالسفن المتضررة من إغلاق القناة[2].

فقد ألحق جنوح السفينة ضرراً بهيئة قناة السويس، نتيجة حرمانها من الإيرادات العائدة من مرور السفن والنفقات التي تحملتها لتعويم السفينة إيفرغيفن، وإعادة حركة الملاحة للقناة والسماح للسفن التي تعطلت رحلاتها بمواصلة السير عبر القناة، إضافة إلى نفقات إصلاح الأضرار المادية فيها[3].

ومن أجل أن تقيم الهيئة المسؤولية على عاتق الناقل البحري في قناة السويس، فعليها أن تثبت أن ما لحقها من أضرار وما تحملته من نفقات تعويم وتحريك السفينة وعائدات خسرتها نتيجة إغلاق إيفرغيفن للقناة، ويكون لها بذلك الحق في المطالبة بالتعويض وفقا لأحكام المسؤولية التقصيرية القائمة على أساس الفعل الضار، أي أنه حتى وإن لم يثبت

[1] "قناة السويس: من سيدفع مليارات الدولارات من الخسائر بعد جنوح السفينة إيفرغيفن؟" مقال منشور عن بي بي سي بتاريخ 2021/03/21، تم الإطلاع بتاريخ 2024/05/03 على الساعة: 33: 19 متاح على الرابط: https://www.bbc.com.arabic

[2] راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق، ص53.

[3] المرجع نفسه.

خطأ مشغل سفينة إيفرغيفن أو خطأ ربانها، فإن مشغل هذه السفينة ملزم بالتعويض إذا ما أثبت بأن الضرر الذي لحق بالقناة كان سببه جنوح سفينة إيفرغيفن[1].

ومن أجل إقامة مسؤولية الناقل البحري لسفينة إيفرغيفن عن جنوحها وعن الأضرار الفادحة التي خلفها هذا الجنوح في إطار التجارة الدولية، فقد اتجهت قناة السويس إلى تبني عدة حجج تثبت أن سبب الجنوح يعود إلى أخطاء ملاحية ارتكبها الربان وذلك من أجل الحصول على تعويض منه، من ضمنها أن:

أولا: إيفرغيفن كانت تسير أسرع من الحد الأقصى الذي حدّدته هيئة قناة السويس إذ سجلت آخر سرعة لها حسب شبكة بلومبرغ 13,5 عقدة قبل 12 دقيقة من توقفها بينما السرعة القصوى المسموح بها عبر القناة كانت تتراوح بين 7,6 و 8,6 عقدة السرعة القصوى تسببت في عجز قاربي القطر المصاحبين للسفينة عن المساعدة حتى لا تجنح، وكان في مقدور الربّان أن يختار عدم دخول القناة في هذا الطقس السيئ[2].

ثانيا: كما أنه حسب رئيس الهيئة فإنه كان في السفينة عيوب فنية، من ضمنها الدفة التي لم تكن بالحجم الذي يتلاءم مع حجم المركب، وبالتالي فإن تأثيرها في السفينة، مع السرعة الكبيرة في منطقة ضيقة، ضعيف جدا[3].

واستناداً لهذه الحجج فإن هيئة قناة السويس تنفي مسؤوليتها تجاه الناقلين المتعطلين عن رحلاتهم، أو أصحاب البضائع المنقولة على متن السفينة، أو على متن السفن الأخرى التي تعطلت رحلاتها بسبب هذا الجنوح، وتقيم المسؤولية على الناقل الذي يلتزم بتعويض القناة، استنادل إلى أحكام المسؤولية التقصيرية حتى وإن كان له الحق في العودة على المتسبب في هذا الجنوح[4].

---

[1] راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق، ص53.

[2] "سفينة السويس العالقة، سرعة فائقة وصور جوية جديدة"، تقرير صحفي منشور على قناة العربية نت، في 28 مارس 2021 على الساعة07:16. تم الاطلاع بتاريخ: 2024/05/05 على الساعة20:24متاح على الرابط: https://www.alarabiya.net/arab-and-world/egypt/2021/03/28 https://

[3] "هيئة قناة السويس تعلن تعثر المفاوضات مع مالك السفينة " إيفرغيفن" ، قناة الميادين نت ،بتاريخ 27 أيار 2021، متاح على الرابط https://www.swissinfo.ch/ara https://

[4] راكان صالح عودة الشوابكة، مرجع سابق، ص58.

ولدفع مسؤوليته يمكن أن يستند الناقل البحري إلى بعض الحجج اتجاه أصحاب البضائع والعاملين على متن السفينة، أو حتى الناقلين البحريين الذين تعثرت رحلاتهم البحرية بسبب حادثة الجنوح، وكذا بالنسبة لقناة السويس إذا أثبت أن:

أولا: الجنوح الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخر في تسليم البضاعة عائد إلى سبب أجنبي لا يد له فيه أو إلى قوة قاهرة "الحادثة الجوية وشدة الرياح والعاصفة الرملية التي هبت فجأة وأعدمت الرؤية".

ثانيا: عدم كفاية عمق المياه في قناة السويس ليلائم حجم ووزن السفينة، ومع ذلك فقد سمحت لها بالمرور، مما تسبب في جنوحها القناة.

ثالثا: لم يكن لسلطة القناة أي نظام لمراقبة الأحوال الجوية، أو تحذير السفن من سوء الأحوال الجوية بالرغم من الطقس السيء.

رابعا: كما أن القناة فشلت في توفير القاطرات التي كان من الممكن أن تساعد في إبقاء السفينة على المسار الصحيح.

خامسا: في الوقت الذي كانت فيه الرياح القوية السبب الرئيسي لجنوح السفينة إلا أن سلسلة الأوامر من قبل المرشدين جعلت الأمور أسوأ وأدت في النهاية إلى اصطدام السفينة في ضفة القناة.

سادسا: كما أن احتجاز هيئة قناة السويس للسفينة على سبيل المطالبة بالتعويضات المبالغ فيها (916 مليون دولار) لمدة شهرين يمكن أن يكون سببا يعتمده الناقل لدرء مسؤوليته عن هلاك أو تأخر تسليم البضائع

سابعا: وقد يحتج الناقل بالقول أن الربان والعاملين على متن السفينة، قد بذلوا العناية اللازمة والمعقولة لمنع وقوع الحادث من أجل درء المسؤولية تجاه أصحاب البضائع.

المبحث الثاني- حادثة جنوح السفينة "ديقباكي" DEGBAKI" بشاطئ أفتيس ولاية جيجل:

جنوح السفينة هو مصطلح يستخدم في علم الملاحة، لوصف حركة السفن عندما تنحرف عن مسارها المستقيم، وتعتمد درجة الجنوح على عدة عوامل مثل قوة واتجاه الرياح والتيارات وتصميم السفينة نفسها، وباعتبار ميناء جن جن من الموانئ التي تحضى بموقع استراتيجي على ساحل البحر الأبيض المتوسط، ممّا يجعله نقطة تجمّع للشحن والتبادل التجاري بين القارات الثلاث الأوروبية والآسيوية والإفريقية.

ومن خلال التربص الذي قمنا به داخل "المؤسسة المينائية جن جن" عامة والمحطة البحرية الرئيسية خاصة، تم الوقوف على الحقيقة التطبيقية والعملية حول وقائع حادثة جنوح السفينة "ديقباكي" **(مطلب أول)**، والإجراءات المتبعة للتعامل مع مثل هذا الجنوح **(مطلب ثان)**،ممّا قاد إلى الكشف عن الآثار المترتبة عن هذه الحادثة **(مطلب ثالث)**.

المطلب الأول- تفاصيل حادثة جنوح السفينة "ديقباكي" بشاطئ أفتيس:

بعد مرور حوالي سنة على حادثة سفينة صوفيا، التي جنحت بولاية سكيكدة سنة 2008 تكررت الحادثة بالعوانة، ولاية جيجل وبالتحديد في شاطئ أفتيس، في مارس 2009 مع سفينة ديقباكي، أثناء وجهتها من ميناء مالطا باتجاه نيجيريا، نتيجة أسباب**(فرع أول)** تم التعرف عليها بعد إنقاذ السفينة ومن عليها **(فرع ثان)**.

الفرع الأوّل- أسباب وقوع حادثة جنوح السفينة ديقباكي:

جنحت السفينة التجارية **DEGBAKI** الحاملة لعلم سيراليون، على الساعة 13:30 والتي يعود ملكها لـ **Mr ABLY JAPHE** (سابقا)، في شاطئ أفتيس بلدية العوانة منذ 06/ 03/ 2009 حاملة الخصائص معينة[1].

[1] أنظر الملحق رقم (6).

حيث جنحت السفينة بشاطئ أفتيس 27 كلم غرب عاصمة ولاية جيجل، ويعود سبب الجنوح إلى تعطل المولدات الكهربائية حسب تصريح الربان ومساعديه، مع بقاء المحركات قيد التشغيل.

وتعد مشكلة تعطل المولدات الكهربائية [1]في عرض البحر، مصدر قلق كبير لصناعة الشحن والسفر البحري، فإذا تعطلت المولدات فإن السفينة قد تفقد الطاقة اللازمة لتشغيل أنظمتها الرئيسية، مما يمكن أن يؤدي إلى مشاكل في الدفع والتوجيه، وحتى الإمدادات الأساسية مثل الإضاءة والتهوية، وهذا ما حدث مع سفينة DEGBAKI إذ تسبب تعطل وفشل المولدات في عرض البحر إلى فقدان القدرة على التحكم في السفينة خاصة مع الظروف الجوية والمناخية الصعبة في ذلك الوقت، وبفعل موجة الرياح القوية كل ذلك ساهم في جنوحها بشاطئ أفتيس[2] بفعل موجة الرياح القوية، وكان على متنها 4 أشخاص منهم ربان ونائب ربان، ورئيس غرفة المحركات، ونائب رئيس غرفة المحركات[3].

[1] المولد الكهربائي هو جهاز ميكانيكي يحول الطاقة الحركية إلى طاقة كهربائية بوجود مجال مغناطيسي، ويعمل المولد الكهربائي على مبدأ البحث الكهرومغناطيسي، وهناك ثلاث طرق رئيسية لتوليد الكهرباء في السفن

1- مولدات الديزل(diesel gen)

2- مولدات البخار(Steamgen)

3-shaftgen

تم الإطلاع بتايخ 11/05/ 2014 على الساعة 22:20 متاح الرابط https://ar.quora.com/

[2] أنظر الملحق رقم (7).

[3] أنظر الملحق رقم (8).

وإذا علمنا أن طاقم السفينة التجارية المختصة في نقل الحاويات يتشكل على العموم من: قائد سفينة و مساعد يعاونه على أداء المهام المنوطة به، بالإضافة إلى الضابط الأول والثاني وضابط أمن، كما يكون على متن السفينة كبير المهندسين يتبعه الضابط الميكانيكي الثاني والثالث والرابع إضافة إلى ضابط كهربائي، ولابد أيضا من وجود مسؤول البحارة، وبحارة مؤهلين وزيات ومضيف وطباخ، وذلك استنادا للمادة 411 ق ب ج[1] .

إن ما يلاحظ على سفينة DEGBAKI أن عدد طاقمها قليل وغير كاف مقارنة بما هو ساري المفعول في هذا الصدد، حول تشكيلة طاقم سفينة تجارية ممّا يجعها في حالة عدم مطابقة مع المبادئ البحرية الدولية ويثير الشكوك حولها، خاصة إذا علمنا أن السفينة قد أبحرت في ظروف مخالفة للمعايير المنصوص عليها في المعاهدات الدولية، إذ تم تحديد مدة الإبحار بتحفظ، بسبب وجود خلل في الخزانات التي يضبط بها توازن السفينة، بالإضافة إلى مخالفتها للقوانين بتجاوزها التاريخ المحدد في الشهادات والتقارير التي وجدت لدى الربان بعد وقوع الحادث، مما تسبب في تعطلها ومن ثم جنوحها وما شكله من خطر على الأرواح البشرية والبيئة البحرية[2]

الفرع الثاني– تفاصيل إنقاذ السفينة ديقباكي:

كان الربان هو أول من اتصل بالمصالح المعنية، وأطلق نداء الاستعانة استقبل هذا النداء من طرف مراكز البحث والإنقاذ المجاورة للحادث، إذ تدخل مركز البحث والإنقاذ الجهوي "**Cross**" بجيجل، هذا الأخير قام بإعلام الإدارة البحرية، والتي أعلمت بدورها

[1] مقابلة مع السيدة بونار مفيدة، رئيس دائرة المساعدة على الإبحار بتاريخ 18 ماي 2024 على الساعة 25: 11 .
– قائد السفينة Master – مساعد القائد Second capitaine – الضابط الثانيndOfficer 2 سطح– الضابط الثالثOfficer rd 3 سطح – ضابط أمنsso – كبير المهندسين Chief Eng – الضابط الميكانيكي الثاني nd 2 ENG – الضابط الميكانيكي الثالث 3 rd ENG – الضابط الميكانيكي الرابع 4 rd ENG – الضابط الكهربائي OFFICER ELEC – مسؤول البحارة BISUN – بحارة مؤهلينA/B إلى غاية 06 – زياتGRAISSEUR OILER إلى غاية 02. – مضيف (02)STWARD CH – طباخ.

[2] مقابلة مع السيدة بونار مفيدة، رئيس دائرة المساعدة على الإبحار بتاريخ 20 ماي 2024 على الساعة 25: 14

كل من له صلة بالإجراءات[1]، بواسطة جهاز اللاسلكي الذي يحتوي على تقنية **Gmds** " وهو نداء بمجرد تفعيل الجهاز يلتقط كل المعلومات عن السفينة "جنسيتها، حمولتها...."

لأن كل سفينة لديها **imo Number** تدخل في إطار الرقمنة العالمية وبهذا يسهل التعرف على السفن[2].

وعلى إثر هذا النداء توجهت المصالح المعنية، إلى شاطئ أفتيس مكان وقوع الجنوح من أجل القيام بالإجراءات اللازمة، ممثلة في المحطة البحرية الرئيسية جيجل، إذ تنظم الإدارة البحرية المحلية وفق ما نص عليه المرسوم التنفيذي رقم 21- 215[3] الذي يحدد الدوائر البحرية الموجودة في الجزائر والمتمثلة في: الدائرة البحرية عنابة (شرق) والدائرة البحرية الجزائر (وسط)، الدائرة البحرية وهران (غرب)، ويندرج تحت كل دائرة بحرية محطات بحرية رئيسية ومحطات بحرية تابعة لها[4].

---

[1] الإستغاثة يمكن أن تكون بأي من الطرق التالية: – بعث رسالة "ماي داي" بواسطة جهاز الراديو في نطاق التردد جد عالي، (بالعربية: تردد عالي جدا) القناة 16 (بتردد 156,8 ميجاهرتز) أو في نطاق التردد العالي HF على 2182 كيلو هيرتز.

– إرسال إس أو إس بواسطة مورس كورد

– استخدام الصواريخ المتوهجة الحمراء (إما التي تمسك باليد، أو بالأرجل، أو بمظلة الهبوط)

– إصدار دخان برتقالي اللّون من علبة صفيحية، تحتوي على الغاز.

– إظهار الشعلات النارية (مثلا من إشعال إطار أو بيرميل زيت).

– رفع وخفض الأذرعة المشدودة على الجانبين بشكل بطيء وسريع.

– إصدار صوت مستمر بواسطة بوق الضباب، أو بواسطة مسدس أو أي تفجير بفترة دقيقة بين كل تفجير وآخر.

– استخدام أعلام الإشارات البحرية الدولية.

– إشارة تتكوّن من راية مربعة، وبها من الأعلى أو الأسفل كرة، أو أي شيء يشابه الكرة.

– وإذا لم تتوفر أي من هذه الطرق، يمكن فقط جذب الانتباه بأي شيء غير اعتيادي، مشار إليه في الرابط أدناه تم الإطلاع بتاريخ 19/ 05/ 2024 على الساعة 11:02 متاح على الرابط:https://almohandes.org/t

[2] مقابلة مع السيدة بونار مفيدة، رئيس دائرة المساعدة على الإبحار بتاريخ 21 ماي 2024 على الساعة 00: 9 .

[3] مرسوم تنفيذي رقم 21-215 مؤرخ في 20 ماي 2021، يتضمن تنظيم الإدارة المحلية البحرية، ج.ر عدد 41 صادر بتاريخ 3 جوان 2021.

[4] أنظر الملحق رقم (9).

المطلب الثاني- التدابير المتبعة عند جنوح السفينة DEGBAKI:

على اعتبار أن الربان هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية[1] فإن أهميته تتأكد خاصة لما تكون السفينة في عرض البحر بعيدا عن متناول سلطات الدولة وعن الرقابة المباشرة لمجهز السفينة.

وتبعا لذلك فقد اتصل ربان السفينة ديقباكي بالمصالح المعنية، بالاعتماد على نداء الاستغاثة الذي وجّهه لمراكز البحث والإنقاذ المجاورة للحادث، إذ تم على إثر ذلك إعلام الإدارة البحرية بجيجل من أجل القيام بالإجراءات اللاّزمة **(فرع أول)** والوقوف على أساس مسؤولية مالك السفينة **(فرع ثان)**.

الفرع الأول- الاجراءات المتخذة عند جنوح السفينةDEGBAKI:

تم تبليغ وكيل الجمهورية المختص إقليميا على الفور طبقا لنص المادة **565 ق ب ج**، وبناء عليه قامت السلطات المعنية بالتنقل إلى مكان الجنوح "شاطئ أفتيس" 27 كلم غرب ولاية جيجل في 06/ 03/ 2009 تاريخ وقوع الحادثة من أجل القيام بإجراءات السلامة والإنقاذ (أولا)، والإجراءات القانونية والتنظيمية (ثانيا)، والإجراءات البيئية (ثالثا).

أولا- إجراءات السلامة والإنقاذ: وتمثلت هاته الإجراءات في:

أ- تأكيد واقعة الجنوح من طرف الإدارة البحرية.

ب- تحديد موقع الجنوح تحديدا دقيقا باستخدام نظم تحديد المواقع أو بوسائل أخرى.

ج- إنقاذ الطاقم المتكون من 4 أشخاص ربان ورئيس غرفة المحركات ونائبا كل منهما.

د- تقييم حالة السفينة والأضرار التي لحقت بها لتحديد مدى الحاجة إلى التدخل السريع

هـ-إعلام بواسطة تقارير الدائرة البحرية **عنابة** والتي بدورها ترفع التقارير إلى دائرة الشؤون البحرية[2].

---

[1] تنص المادة 580 من القانون البحري الجزائري على أن "**يتولى قيادة السفينة ربان يعيّن من بين الأشخاص المؤهلين قانونا**".

[2] مقابلة مع السيدة بونار مفيدة، رئيس دائرة المساعدة على الإبحار بتاريخ 23 ماي 2024 على الساعة: 00: 10 .

ثانيا- الإجراءات القانونية والتنظيمية:

وتتجلى في عنصرين: التحقيق (أولا) والتنسيق مع الجهات المعنية(ثانيا)

أ- **التحقيق:** قام الربان بتحرير تقرير مفصل خلال 24 ساعة من جنوحه، بين فيه ظروف الحادث وقدمه إلى الإدارة البحرية والتي سلمت بدورها إيصالا بذلك للربان.

وعلى إثر ذلك قام الأشخاص المؤهلون بناء على نص المادة **557 ق ب ج**[1] بجميع المعاينات ومراقبة الشهادات الموجودة (شهادة محطة الراديو الخاصة بأجهزة الاتصال اللاسلكية، وشهادة التصنيف)[2] بالإضافة إلى شهادات أخرى، والاستماع والمواجهات من أجل إظهار الحقيقة وتم إعداد محضر بذلك[3]

إذ تبين من خلال التحقيقات أن الجنوح كان سببه تعطل المولدات الكهربائية مع بقاء المحركات قيد التشغيل، وبفعل الظروف الجوية السيئة جنحت السفينة **DEGBAKI** إلى شاطئ أفتيس.

وفي انتظار استكمال التحقيق وتحرير المحضر ضد ربان السفينة تم تسليمهم لوكيل السفينة المعين من قبل المجهز لأخذهم على عاتقه فيما يتعلق بإيوائهم[4].

ب- التنسيق مع الجهات المعنية:

تم توجيه تبليغ من السلطات الإدارية البحرية إلى مالك السفينة الجانحة لاسترداد ورفع السفينة يوم 11/ 03/ 2009 وذلك طبقا للمادتين 364- 365 من القانون البحري الجزائري.

---

[1] تنص المادة 557 ق ب ج على أنه " زيادة على ضباط الشرطة القضائية و الأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به ، فإن الأشخاص المؤهلـ لبحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم – :ربابنة السفينة التي ارتكبت على متنها المخالفات، المتصرفون في الشؤون البحرية ومفتشو الملاحة والعمل البحري، الأعوان المحلفون والتابعون للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ..."

[2] أنظر الملحق رقم (10)

[3] مقابلة مع: ممثل الإدارة البحرية جيجل بتاريخ 22 /2024/05 على الساعة : 00: 11

[4] مقابلة مع السيد: ممثل الإدارة البحرية جيجل، المرجع نفسه.

وعلى اعتبار أن مالك السفينة Mr ABIY JAPHE أجنبيا فقد تم إخطار قنصلية الدولة النيجيرية التي هو أحد من رعاياها.

وبناء على نص المادة 358 ق ب ج، فإنه تم توجيه إعذار بتاريخ 14/ 03/ 2009 إلى كل من :

ـ السيد ربان السفينة **DEGBAKI** ممثل مالك ومجهز السفينة.

– السيد قنصل نيجيريا بالجزائر تحت الوصاية لدائرة الشؤون البحرية ووزارة النقل

– السيد وكيل السفينة **ISSA** بجيجل.

من طرف رئيس المحطة البحرية الرئيسية جيجل، السلطة البحرية المحلية المكلفة بإدارة الساحل للشروع في إخراج سفينته الجانحة في شاطئ " أفتيس" ولاية جيجل منذ يوم 06/ 03/ 2009 على الساعة 13 سا 30د وذلك في ظرف لا يتعدى 3 أشهر ابتداء من وصول التبليغ[1]

– وبالعودة إلى نص المادة 360 ق ب ج التي تجعل الحطام البحري تحت حماية ورعاية السلطة الإدارية البحرية، فإنه وبتاريخ 24 مارس 2009 على الساعة 18:30 تم وضع (06) أشخاص على متن السفينة التجارية الجانحة **DEBAKI** لحراستها بعد تكليفهم من طرف وكيل الجمهورية، وقد غادر الأفراد العسكريون التابعون للقاعدة البحرية المكان، وهذا الإجراء كان نتيجة اقتحام أشخاص من العامة السفينة وسرقة بعض محتوياتها.

وحسب نص المادة **361 ق ب ج** فإن السلطة الإدارية البحرية، لا تتحمل الأضرار التي يحتمل أن تحصل للحطام الموضع تحت رعايتها بل يكون على عاتق مالكه.

ثالثا– الإجراءات البيئية: وتتمثل في: تقييم المخاطر البيئية (أ) واحتواء التلوث(ب)

[1] مقابلة مع ممثل الإدارة البحرية بتاريخ 2024/05/23 على الساعة 30: 10

أ- **تقييم المخاطر البيئية:** بعد وقوع الحادث قامت الجهات المختصة بالتحقق من وجود بضائع وحالتها، ومن حسن الحظ أن السفينة كانت غير محملة بالبضائع، وبعد مراقبة خزانات الوقود لتحديد مخاطر التلوث وجد بداخلها 24 طن من الوقود وتسرب منها كمية معتبرة من الزيت داخل قعر السفينة حوالي 1 متر ارتفاع[1].

ب- احتواء التلوث:

على إثر ذلك التقييم تم إرسال تقرير مستعجل إلى والي ولاية جيجل، من أجل اتخاذ التدابير اللازمة لتفريغ السفينة من الوقود تحسبا لسوء الأحوال الجوية وما يترتب عنه من أخطار على البيئة البحرية، وبالفعل فإنه بتاريخ 16مارس 2009 تمت عملية تفريغ المازوت الموجود على متن السفينة الجانحة (25 ألف لتر) والتي بدأت على الساعة 13:00 وانتهت على الساعة 17:30 من ذلك اليوم[2] .

وبناء على المهلة التي حددتها السلطة الإدارية البحرية، والمقررة ب3 أشهر لمالك السفينة من أجل إخراج سفينته ورفع الحطام البحري، إلاّ أنه لم يتقدم لتسلّمها أو استردادها أو حتى البدء في رفع ذلك الحطام، وعليه فإنه يحق للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يصدر أمرا بإسقاط حق المالك في الحطام طبقا لنص المادة 369 ق ب ج وهذا ما يتم السعي إليه مؤخرا وقد كانت آخر معاينة لحطام السفينة بتاريخ 11/ 05/ 2023 وذلك من أجل التصرّف فيه بإزالته ونقل ملكيته إلى مديرية أملاك الدولة[3].

الفرع الثاني- أساس مسؤولية الناقل عن جنوح السفينة DEGBAKI:

تعتمد المسؤولية القانونية للناقل البحري عن حادث جنوح السفينة، على عدة عوامل وقواعد قانونية دولية ووطنية، والتي من خلالها يمكن تحديد الحجج القانونية المتوقعة

[1] ممثل الإدارة البحرية، مرجع سابق.

[2] ممثل الإدارة البحرية، المرجع نفسه.

[3] مقابلة مع السيدة بونار مفيدة، رئيس دائرة المساعدة على الإبحار بتاريخ 23 ماي 2024 على الساعة: 47: 9 .

لإقامة مسؤولية مالك السفينة ديقباكي(**أولا**) وما يستطيع أن يتمسك به الناقل لدحض مسؤوليته (**ثانيا**).

أولا- الحجج القانونية المتوقعة لإقامة مسؤولية مالك السفينة DEGBAKI عن جنوح السفينة:

وفقا لأحكام المادة 222 والمادة 223 ق ب ج، فإنه يستوجب على كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية أن تكون على حالة صالحة للملاحة، ومجهزة تجهيزا مناسبا وصالحة للاستخدام الذي خصصت له.

وعليه فإن القانون البحري الجزائري، يشدد على أن الناقل البحري يجب أن يوفر سفينة صالحة للملاحة، من حيث البناء والتجهيز والصيانة لضمان سلامة الشحنات والطاقم.

فالالتزام بتوفير سفينة صالحة للملاحة يعد جزء أساسيا من مسؤوليات الناقل البحري، ويعكس التزامه بالمعايير القانونية والمعاهدات الدولية لضمان سلامة النقل البحري، وعليه فإن الناقل يتحمل المسؤولية عن هذا الجنوح إذ لم يقم بالتزامه الأساسي والمتمثل في:

أ- ضمان صلاحية السفينة للملاحة:

فالناقل مسؤول عن التأكد من أن السفينة صالحة للملاحة في بداية الرحلة وطول مدتها، ويشمل ذلك التأكد من عدم وجود عيوب في التصميم أو البناء، وأن جميع المعدات تعمل بشكل صحيح.

ب- التفتيش والصيانة:

إذ يجب على الناقل تنفيذ عمليات تفتيش دورية وصيانة للسفينة، لضمان استمرار صلاحيتها للملاحة.

وهذا ما أكدته المعاهدات والاتفاقيات الدولية من بينها، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[1]، التي تفرض على الدول الأعضاء الالتزام بتأمين سفنها لتكون صالحة للملاحة ومجهزة بشكل مناسب، إذ يجب تجديد شهادات التصنيف[2] كل خمس سنوات، أما الشهادات المتعلقة بهيكل السفينة فيتم تجديدها كل سنتين ونصف، ضمانا لسلامة الأرواح البشرية في البحر[3]، تطبيقا لأحكام اتفاقية سلامة الحياة في البحر(**Solas**) [4] ، التي تنص على أن السفن يجب أن تكون مصممة ومجهزة بشكل يضمن سلامة الملاحة.

وعلى غرار المسؤولية التي يتحملها الناقل البحري عن جنوح سفينة ديقباكي، فإن الربان يتحمل جزء من هذه المسؤولية نتيجة عدم فحصه لشهادات صلاحية السفينة للإبحار وإبحاره بالرغم من أنها منتهية الصلاحية وخرقه للميعاد المحدد فيها[5].

وكذا المجهز على اعتبار أن من التزاماته هو تأمين سفينة صالحة للملاحة وذلك وفقا لنص المادة 428 فقرة أ، والمادة 574 ق ب ج، من أجل ترحيلهم لموطنهم بأمان.وهذا ما تأكد في تقرير السلطات الإدارية البحرية الذي أرجع سبب الجنوح يعود إلى عطل في السفينة مما جعلها غير قادرة على مواصلة الملاحة.

---

[1] معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994 وهي اتفاقية دولية توفر إطار قانوني متكامل لآلية الإنتفاع بمياه البحار والمحيطات في العالم.

[2] أنظر الملحق رقم(11)

[3] مقابلة مع السيدة بونار مفيدة، رئيس دائرة المساعدة على الإبحار، المرجع السابق.

[4] الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، يتمثل الهدف الرئيسي للإتفاقية في تحديد الحد الأدنى من معايير بناء وتجهيز وتشغيل السفن بما يتوافق مع سلامتها، وتكون دولة العالم مسؤولة عن ضمان توافق السفن التي ترفع علمها مع متطلبات (Solas)

[5] انظر الملحق رقم (12).

ثانيا- الحجج القانونية المتوقعة لنفي مسؤولية مالك السفينة DEGBAKI عن الجنوح :

قد يعزو مالك السفينة بسبب جنوحها إلى العديد من الحجج والتي تم ذكر بعضها في نص م **803 ق ب ج**، كأن يقدم دليلا على أنه قام بواجباته من أجل تقديم سفينة صالحة للملاحة، أو يحتج بأن الجنوح يعود إلى أخطاء ملاحية ارتكبها الربان أو مساعديه، ومن الممكن أن يجد الناقل ذريعة أخرى ليدرأ عن نفسه المسؤولية بحيث أنه من الممكن أن ينسب ذلك الجنوح إلى وجود عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي.

وبناء على ذلك فإن هناك العديد من العوامل، التي تؤثر على تحديد المسؤولية إما تأكيدا أو نفيا، والتي يمكن تلخيصها في: الإهمال والقوة القاهرة، مستويات الصيانة والتجهيزات إضافة إلى التقارير والتحقيقات التي تتم بعد وقوع الحادث.

ومن أجل نفي المسؤولية عن نفسه فقد دفع الربان بعدم حصول السفينة على الصيانة والتجهيز الكافي، إضافة إلى الرياح الشديدة والقوية التي ساعدت على جنوحها.

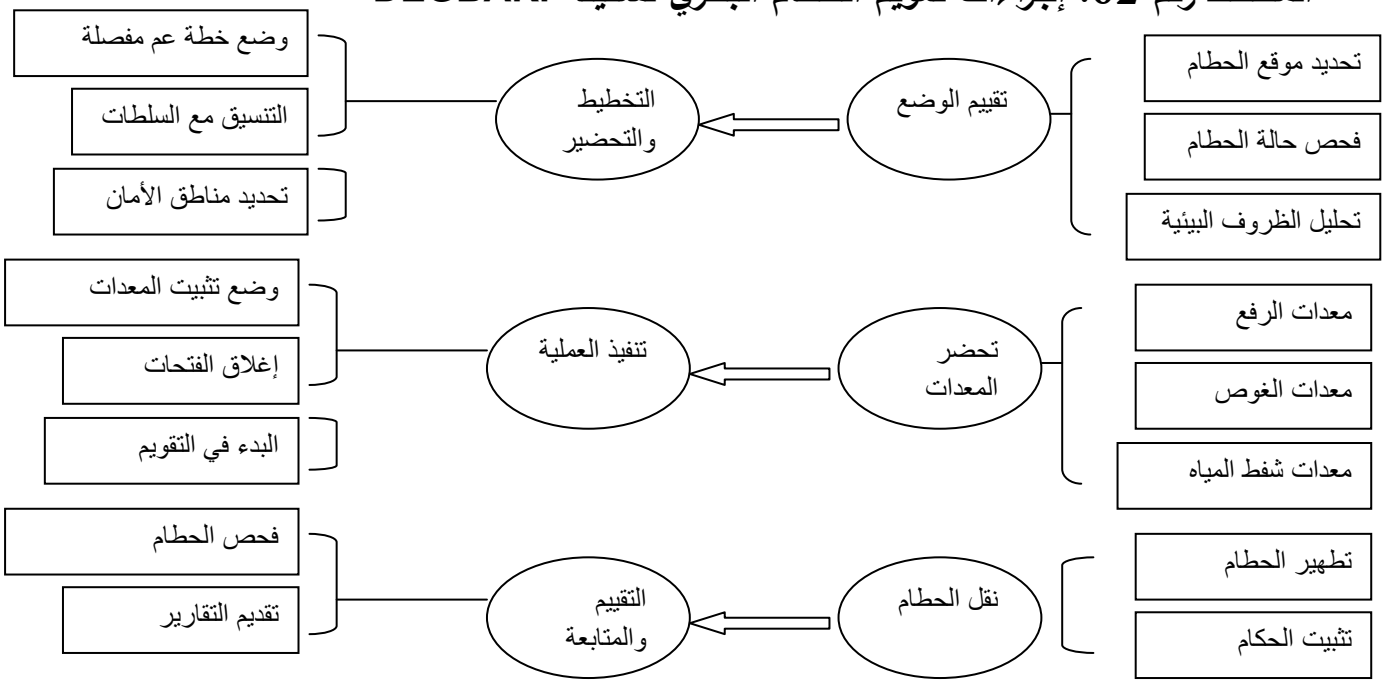
المطلب الثاني- الآثار المترتبة على جنوح السفينة DEGBAKI:

بقيت سفينة **DEGBAKI** جانحة منذ 2009 إثر تخلي مالكها عنها إذ أصبحت بمثابة حطام بحري **(فرع أول)** نتج عنه العديد من الآثار السلبية **(فرع ثان)**.

الفرع الأول- تشكل الحطام البحري بعد جنوح السفينةDEGBAKI:

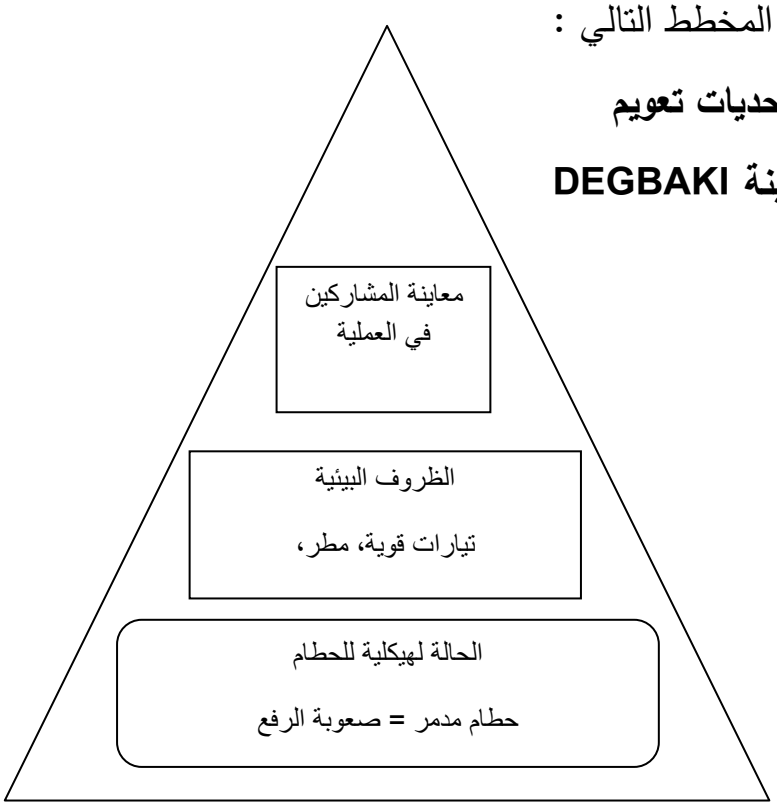
وإذا ما تقرر رفع وإزالة حطام السفينة **DEGBAKI** فإن ذلك يتطلب تخطيطا دقيقا وتنفيذا محترما لضمان السلامة والكفاءة وفق الخطوات التالية :

المخطط رقم 02: إجراءات تعويم الحطام البحري لسفينة DEGBAKI



إلاّ أنه قد تعترض عملية تعويم الحطام البحري لسفينة **DEGBAKI** بعض التحديات كما يبينها المخطط التالي :

المخطط رقم 03: تحديات تعويم الحطام البحري لسفينة DEGBAKI



المصدر: السيدة مفيدة بونار رئيس دائرة المساعدة على الإبحار

الفرع الثاني- الآثار السلبية لحطام السفينة DEGBAKI:

ونظرا لما يخلفه الحطام البحري[1] من آثار سلبية على البيئة البحرية، فقد نظمته الكثير من القوانين منها القانون الجزائري، كما أبرمت اتفاقية دولية هي اتفاقية نيروبي[2] الدولية لإزالة الحطام البحري في 18 ماي 2007.

وقد عرفت اتفاقية نيروني الحطام البحري في المادة 1 فقرة 4 على أن: "**الحطام الذي يحصل على إثر وقوع حادثة بحرية من بينها جنوح السفن أو أي جزء منها أو أي شيء مفقود منها، أو سفينة على وشك الجنوح**".

لذلك يقع على عاتق مالك السفينة مسؤولية إزالة الحطام البحري، ودفع المصاريف والتكاليف المتعلقة بذلك، وبناء على ذلك فقد تم توجيه إعذار من قبل رئيس المحطة البحرية الرئيسية جيجل ومالك السفينة **DEGBAKI**، للشروع في إخراج سفينته الجانحة، إلا أنه وبسبب عدم استجابة المالك لهذا الإعذار وتخليه عن السفينة لأسباب لم نستطع الوقوف عليها، بقي هذا الحطام عالقا لمدة 15 سنة.

وبقاؤها على تلك الحال أثار اهتمام السكان المحليين والزوار، فالحادث وقع في شاطئ معروف بجماله الطبيعي حيث يمتاز شاطئ أفتيس بمياهه الصافية ومناظره الخلابة، ونظرا لأنه هو وجهة سياحية رئيسية في جيجل، فهناك مخاوف من أن الحطام

---

[1] لم يعرف المشرع الجزائري حطام السفن بل اكتفى بتعداد أنواعه وشروطه في المادة 358 التي جاء فيها "**تعد حطاما بموجب هذا القانون:**

أ- السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية، وكذا حمولتها ومؤونتها.

ب- الآلات وعتاد وآلات الرسو والسلاسل، وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات.

ج- الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدها المالك أو تخلي عنها والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر، أو عثر عليها طافية فوق الفضاء الوطني، أو وجدت طافية فوق الماء أو خرجت من أعماق أعالي البحار وأعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ".

[2] اتفاقية نيروبي الدولية لشأن إزالة حطام السفن، معاهدة وقعت عام 2007 من قبل المنظمة البحرية الدولية، الغرض منها هو وضع قواعد موحدة للإزالة السريعة والفعالة لحطام السفن الواقعة في المنطقة الإقتصادية الخالصة للدولة التي قد تكون خطرة على الملاحة أو البيئة.

الناتج عن السفينة قد يؤثر على الحياة البحرية في المنطقة، وعلى الاقتصاد وصحة الإنسان، ومن بين هذه الآثار:

أولا- التأثيرات البيئية والمناخية:

وتشمل:

أ- **التلوث الكيميائي:** المواد البلاستيكية وغيرها من النفايات تتحلل ببطء، وتطلق مواد كيميائية سامة في المياه، فوجود الميكروبلاستيك في المحيطات قد يؤثر على التغيرات المناخية بسبب تأثيرها على امتصاص الكربون من قبل العوالق النباتية والتي تؤثر بشكل مباشر على جودة المياه والحياة البحرية، عن طريق وقوع:

1- الإختناق والإنسداد: فالعديد من الكائنات البحرية مثل الأسماك والطيور والسلاحف يمكن أن تختنق أو تتعرض للانسداد بسبب ابتلاع النفايات .

2- التشابك: الكائنات البحرية قد تتشابك في الشباك المهملة والحبال ممّا يسبب لها جروحا خطيرة أو الموت.

ب- التلوث البصري: وجود كمية كبيرة من الحطام يفسد الجمال الطبيعي للشواطئ والمناطق الساحلية.

حيث أن التلوث الناجم عن وقوع الكوارث البحرية، كاصطدام ناقلات البترول وجنوحها وغرقها تقدر بنسبة 10 % من إجمالي التلوث الحاصل من السفن، وبالرغم من خطورة الوضع سواء كان التلوث نتيجة الحوادث البحرية أوبسبب عمليات الشحن والتفريغ، وأغلبها يكون نتيجة التصريف العمدي للنفط بسبب الإدارة العادية للسفن التجارية.

وقد أصدر المشرع الجزائري العديد من القوانين الخاصة بحماية البيئة وتفادي الأسباب والعوامل المؤدية إلى تلوث البحار والسواحل، من بينها القانون رقم 03-10

المتعلق بحماية البيئة ي إطار التنمية المستدامة[1]، والقانون رقم 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير[2]، والقانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه[3]، والمعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، كمعاهدة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود، ومعاهدة 1961 المنشأة للصندوق الدولي للتعويض المصادق في 1974، ومعاهدة1954 الرامية إلى الوقاية من التلوث بالوقود في البحر وصادقت عليها الجزائر في 1963، ومعاهدة ماربول 1963 وتتضمن أحكام خاصة بالتلوث وأحكام خاصة بالسفينة[4]

ثانيا- التأثيرات الاقتصادية: من بينها:

أ-**السياحة:** تلوث الشواطئ يؤثر سلبا على السياحة، بحيث ينفر السياح من زيارة المناطق الملوثة.

ب-**الصيد:** الحطام البحري يمكن أن يتسبب في تلف معدات الصّيد، مما يزيد من تكاليف الصيد ويقلل من كفاءة العمل.

---

[1] عرف المشرع الجزائري في القانون 03- 10 المؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ج ر عدد 43، الصادر بتاريخ 20 يوليو 2003 بأنه "**إدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغيّر الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/ أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي إستعمال طبيعي آخر للمياه**".

[2] قانون رقم 90-29 مؤرخ في 1 ديسمبر 1990، يتعلق بالتهيئة والتعمير، ج ر عدد 52 صادر بتاريخ 2 ديسمبر 1990.

[3] قانون رقم 02-02 مؤرخ في 5 فيفري 2002، يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج ر عدد 8 صادر بتاريخ 6 فيفري 2002.

[4] مشار إليه لدى: العرابي خيرة، أسباب تلوث البيئة البحرية والساحلية في الجزائر والحماية القانونية لها، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران2، العدد 01، 2016، ص56، تم الإطلاع بتاريخ 2024/06/02، على الساعة 06:58، متاح على الرابط: https://www.asjp.cerist.dz/en/article/126679

ثالثا-التأثيرات الصحية:

وتتمثل في:

أ- تناول الكائنات الملوثة: يمكن أن تنتقل المواد السامة الموجودة في الحطام البحري إلى السلسلة الغذائية، مما يؤثر على صحة الإنسان عند تناول المأكولات البحرية الملوثة.

ب- النقل وانتشار الأمراض: الحطام يمكن أن يكون وسيلة لنقل الكائنات الحية الدقيقة التي قد تحمل أمراضا جديدة[1].

ظلت سفينة **DEGBAKI** المهترئة كغيرها من السفن الجانحة في أغلب موانئ الجزائر، ملقاة من طرف مالكها، دون استلام أي إعذار من قبلهم للسلطات الجزائرية من أجل التصرف فيه حسب تصريحات ممثل الإدارة البحرية بجيجل ممّا أدى إلى تدنّى قيمتها المالية، دون العثور على من يتحمل عب رفعها، كما أن الحالة المتقدمة من التحطم لهذه السفينة لا تسدّ حتى مصاريف إزالتها عن طريق بيعها.

[1] مقابلة مع السيدة بونار مفيدة، المرجع السابق.

الخاتمة

تناولت الدراسة موضوع مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن، من خلال إشكالية تقتضي التساؤل عن حدود مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الاضرار التي تصيب أصحاب البضاعة المنقولة بسبب جنوح السفينة، ولمعالجته تم من الناحية النظرية التطرق لمعرفة جنوح السفن بصفة خاصة، ومسؤولية الناقل البحري بصفة عامة من الناحية القانونية والفقهية، وربط ذلك بجانب تطبيقي يدعم ويكمل تلك المفاهيم النظرية.

وقد تم التوصل إلى النتائج التالية:

– نظّم المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري للبضائع، بموجب القانون البحري في المواد 802 إلى 816، من خلال مجموعة من الاحكام التي تهدف إلى تنظيم عمليات الإنقاذ والإغاثة والمسؤوليات المترتبة على الجنوح.

لا تقوم مسؤولية الناقل البحري إلا بتوافر أركان المسؤولية مجتمعة، وتتمثل في الخطأ البحري والضرر والعلاقة السببية بينهما.

– مسؤولية الناقل البحري عقدية مفترضة، لا يستطيع التحرر منها إلاّ بإثبات السبب أجنبي عنه تجاه أصحاب البضائع والشاحنين والمرسل إليهم، وتقصيرية بالنسبة للغير.

– تظهر مسؤولية الناقل في ثلاث حالات هي الهلاك والتلف والتأخير في تسليم البضاعة، وهذا ما هو إلاّ تطبيق للقواعد العامة غير أن المشرع سمح للناقل في حالات عامة هي: (الأخطاء الملاحية، العيوب الخفية، خطأ الشاحن، القوة القاهرة، إنقاذ الأرواح والأموال) وأخرى خاصة تتمثل في: (المسؤولية النسبية، ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن والتصريح الكاذب من قبله، نقل البضاعة على السطح، نقل الحيوانات الحية) إعفاء نفسه من المسؤولية.

– للغير الحق في اللجوء إلى القضاء الوطني ورفع دعوى المسؤولية على الناقل البحري، ويكون الإثبات بكافة الوسائل.

– مراعاة لمصلحة الناقل حدد المشرع تقادم دعوى المسؤولية بسنتين، والتي تعد قصيرة مقارنة بتقادم الدعوى العامة (15 سنة).

سمح المشرع لأطراف المنازعة البحرية بالالتجاء إلى التحكيم لتسوية النزاع وديا والذي عالجه ضمن نصوص قانون الإجراءات المدنية والإدارية، على خلاف اتفاقية بروكسل والتّقنين البحري.

– تمتد آثار الجنوح أيضا لتمس شركات التأمين التي ستعوض أصحاب البضائع عمّ لحقهم من أضرار جرّاء هذا الجنوح، ولطرفي عقد التأمين انطلاقا من مبدأ الحرية التعاقدية الاتفاق على الأخطار التي يشملها أو يستبعدها التأمين.

– تعطل حركة الملاحة بسبب جنوح السفينة إيفرغيفن، كان له تداعيات اقتصادية ضخمة على قناة السويس وشركات النقل البحري العالمي، مما جعلها تعيد النظر في قراراتها وإيجاد طرق بديلة لحل مثل هذه الأزمات.

– عدم تقدم مالك السفينة **DEGBAKI** لتسلمها أو استردادها بالرغم من تبليغه جعلها تفقد قيمتها وصلاحيتها للملاحة البحرية، إذ صارت من قبيل الحطام البحري.

وعليه تقدم التوصيات التالية:

– نلتمس من المشرع الجزائري الإحاطة بموضوع جنوح السفن وتحديد مسؤولية ملاكها وناقليها، إحاطة كافية بمتابعة المتسببين في هذه الحوادث.

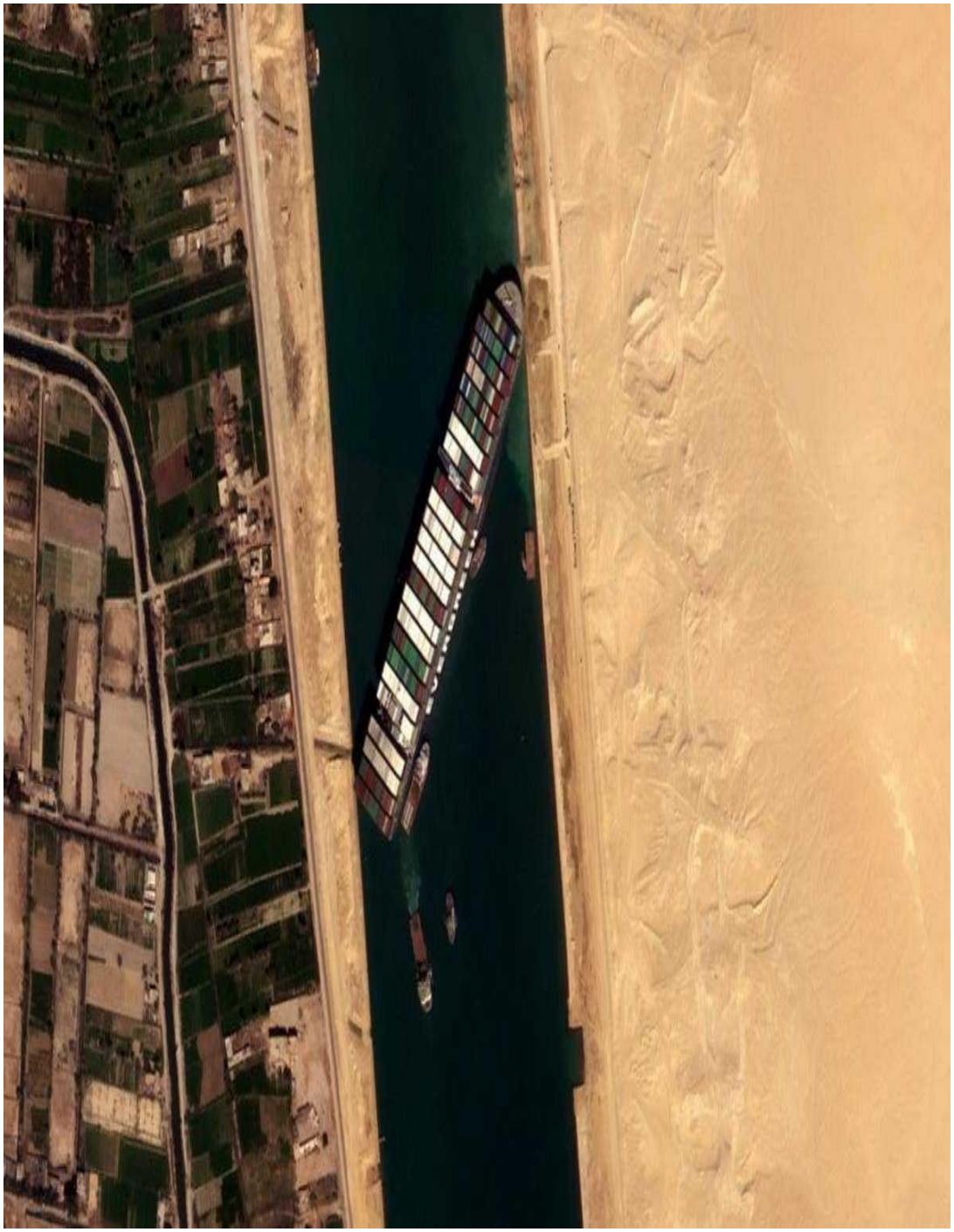
– بالرغم من التشديد من قبل المشرع الجزائري على ضرورة رفع وإزالة الحطام البحري إلا أن الموانئ الجزائرية وشواطئها لازالت قبلة لقاذورات السفن المتقدمة في السن ومكتظة بها، ما يستدعي وضع قوانين وإجراءات صارمة، ومتبعة جدية للمتسببين بذلك.

– على خلاف الدول الغربية التي تسعى جاهدة للحفاظ على البحار والمحيطات نظيفة مستديمة، بقوانين ردعية صارمة إلا أن ما لمسناه على مستوى ميناء جن جن بالمحطة البحرية الرئيسية خاصة، وعلى المستوى الوطني بصفة عامة، أنه لا توجد أي

متابعات قضائية بموجب القوانين الدولية بالنسبة للمتسببين في هذه الحوادث، والتي تعود بمخاطر كبيرة على البيئة البحرية خاصة، وهذا ما يجب تداركه في قوانين للحد من تبعات هذه الحوادث والحفاظ على البيئة البحرية.

الملاحق

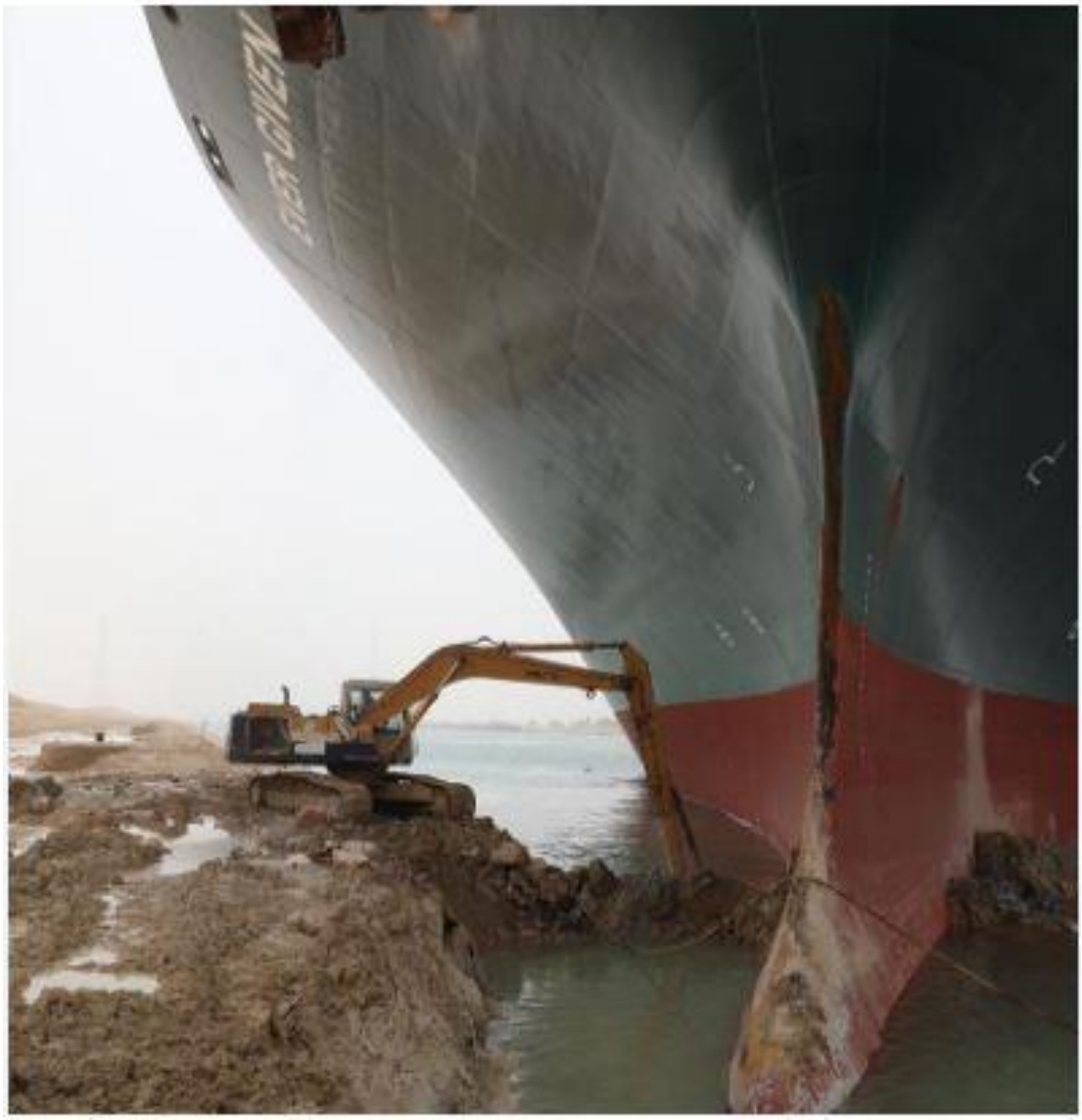
إنحراف سفينة إيفرغيفن بقناة السويس



المصدر: جريدة الشرق الأوسط

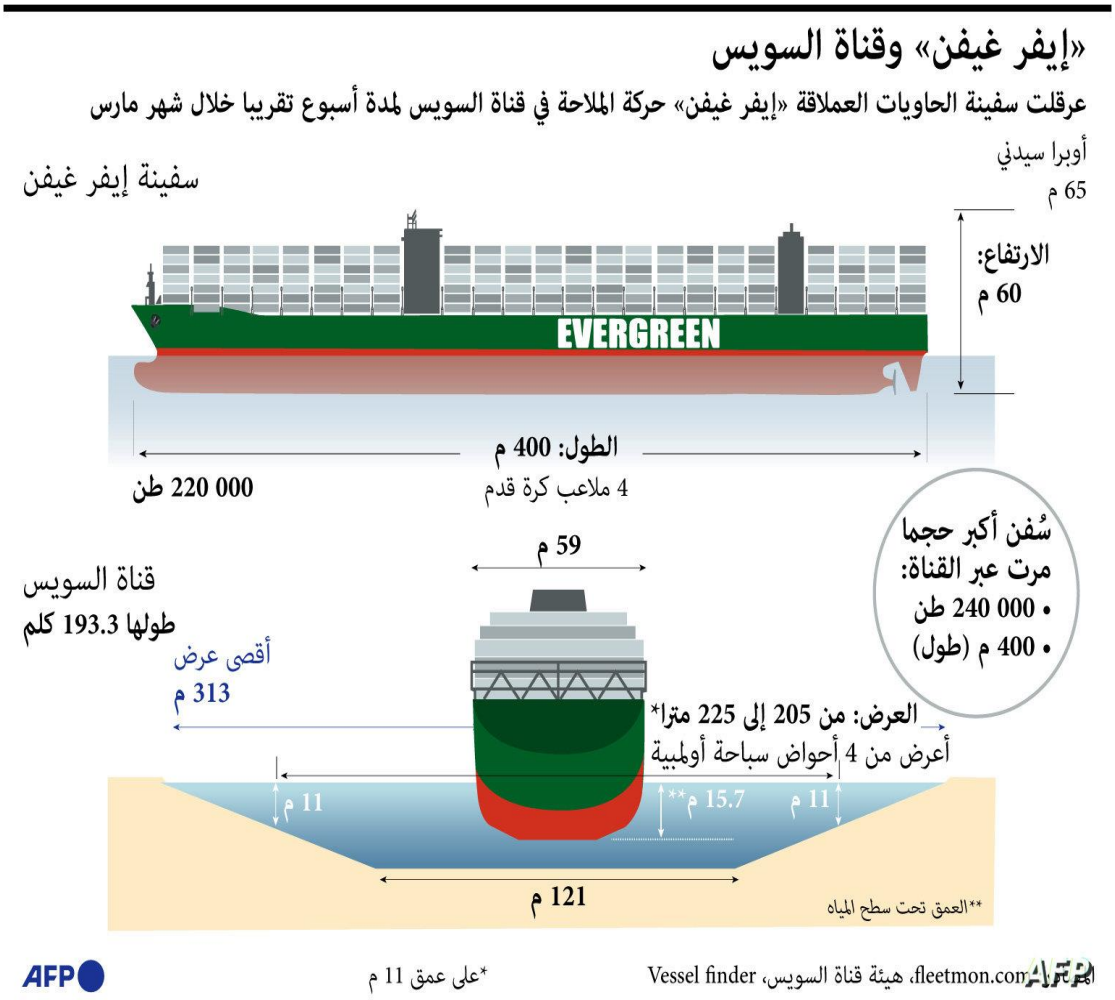
ملحق رقم 1

تعويم السفينة إيفرغيفن باستخدام كراكات



المصدر: صحيفة العين الإخبارية

ملحق رقم 2



المصدر: صحيف الحرة المصرية

ملحق رقم 3

ترسو "إيفر غيفن" في البحيرة المرة الكبرى بانتظار إجراء فحوص الأمان



المصدر: صحيفة بي بي سي نيوز

ملحق رقم 4

خسائر مصرية وعالمية بسبب السفينة الجانحة بقناة السويس



المصدر: صحيفة العين الإخبارية

ملحق: رقم 5

خصائص السفينة DEGBAKI

النوع	**سفينة تجارية غير محملة**	**الرقم التسلسلي للهيكل**	/
تاريخ الصنع	1962	رقم OMI	8329945
الاسم	DEGBAKI	العرض	06.64 م
الطول	60 م	الحمولة الإجمالية	107 طن
العمق	2.72	الحالة العامة	مهترئة

المصدر: ممثل الإدارة البحرية بجيجل

ملحق : رقم 6

سفينة ديقباكي الجانحة بشاطئ أفتيس بجيجل



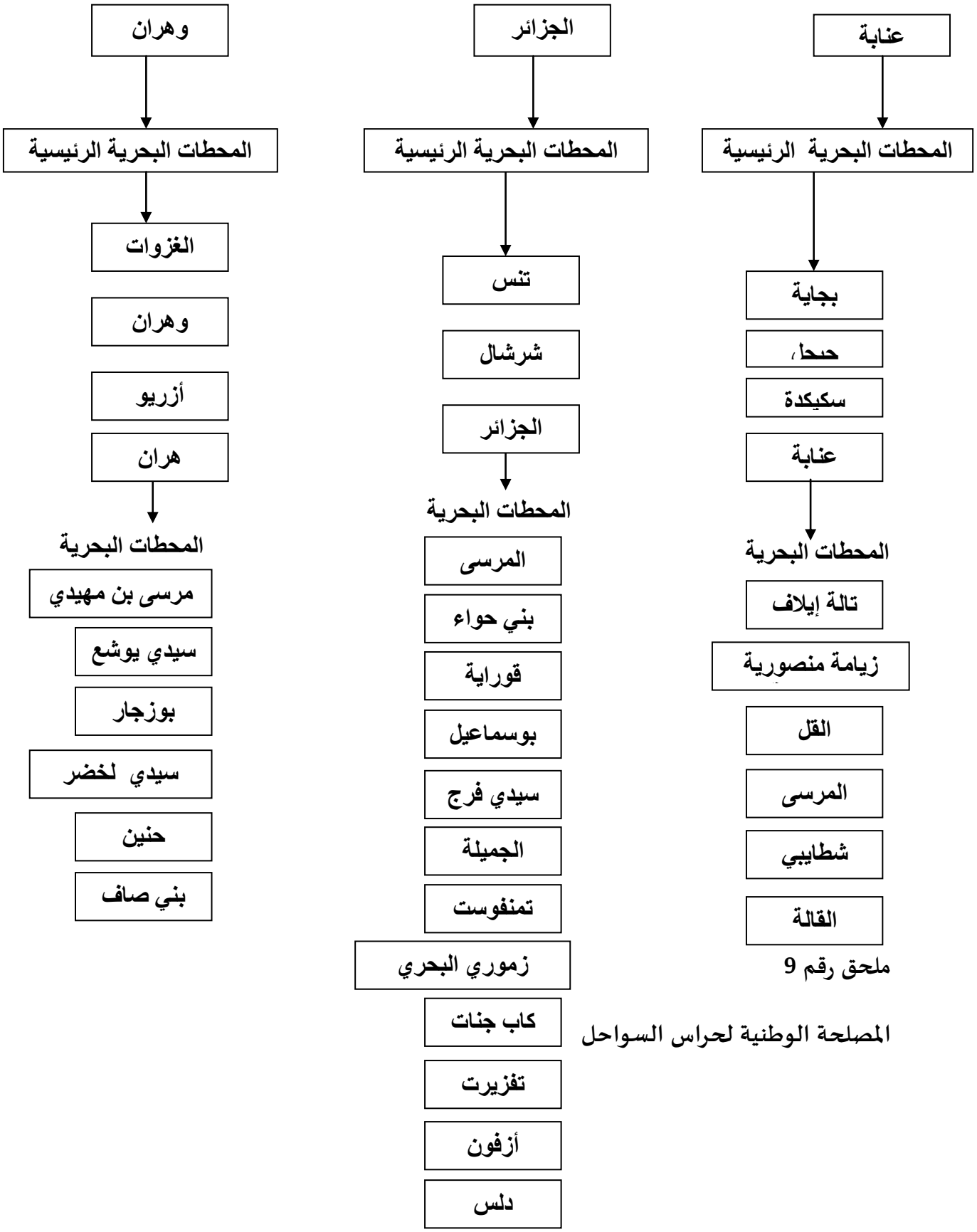
ملحق رقم 7

طاقم سفينة DEGBAKI

الرقم	الاسم واللقب	تاريخ ومكان الازدياد	الجنسية	المهنة
01	Ibrahim abobaker	1958/01/12 ziri نيجيريا	نيجيريا	ربان
02	Israel akkhibi	1970/07/22 logos نيجيريا	نيجيريا	نائب ربان
03	Alexander afoakwa	1966/03/19 أكرا-غانا	غانا	رئيس غرفة المحركات
04	Abodulahi abubakar	1964/04/02 arugungu نيجيريا	نيجيريا	نائب رئيس غرفة المحركات

المصدر: ممثل الإدارة البحرية جيجل

ملحق رقم8

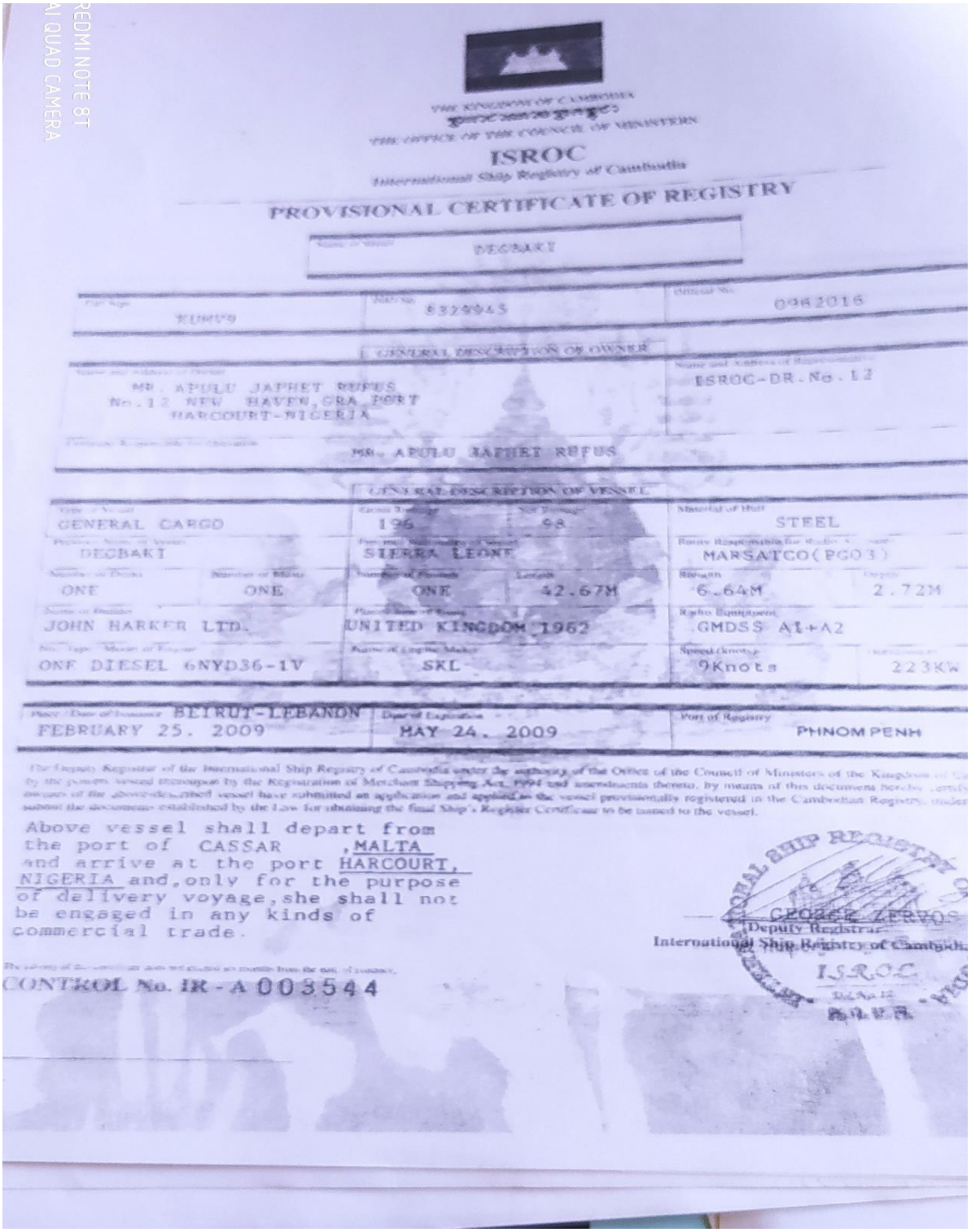


ملحق رقم 9

المصلحة الوطنية لحراس السواحل

شهادة محطة الراديو الخاصة الخاصة بأجهزة الاتصال

اللاسلكية



ISROC

International Ship Registry of Cambodia

PROVISIONAL CERTIFICATE OF REGISTRY

DECBAKI

KUWAIT | 8329945 | 09/2016

MR. APULU JAPHET REFUS
No.12 NEW HAVEN,CRA PORT
HARCOURT-NIGERIA

ISROC-DR.No.12

MR. APULU JAPHET REFUS

GENERAL CARGO | 196 | 98 | STEEL

DECBAKI | SIERRA LEONE | MARSATCO(PG03)

ONE | ONE | ONE | 42.67M | 6.64M | 2.72M

JOHN HARKER LTD. | UNITED KINGDOM 1962 | GMDSS A1+A2

ONE DIESEL 6NYD36-1V | SKL | 9Knots | 223KW

BEIRUT-LEBANON | FEBRUARY 25. 2009 | MAY 24. 2009 | PHNOM PENH

Above vessel shall depart from the port of CASSAR ,MALTA and arrive at the port HARCOURT, NIGERIA and,only for the purpose of delivery voyage,she shall not be engaged in any kinds of commercial trade.

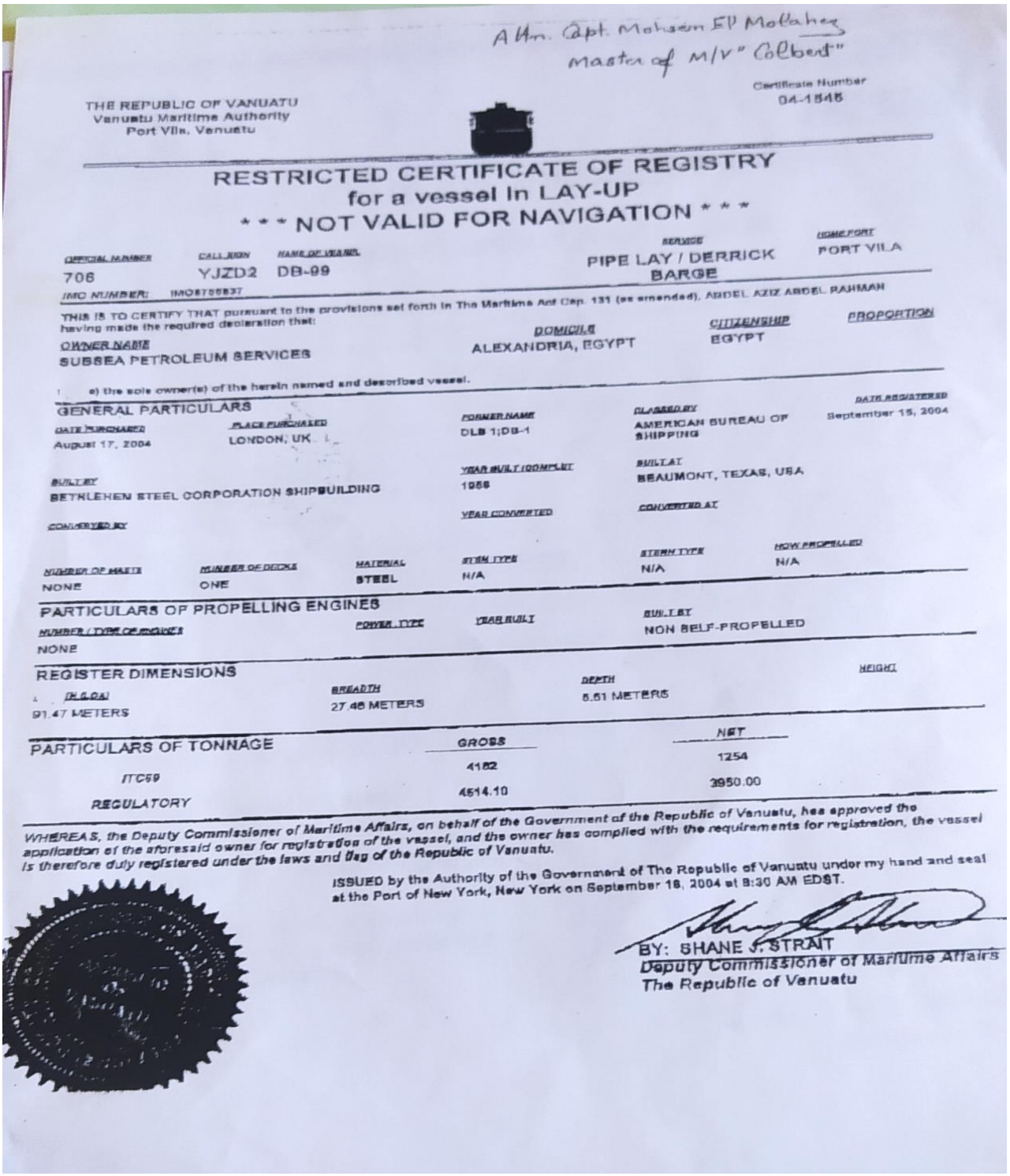
CONTROL No. IR-A 003544

GEORGE ZERVOS
Deputy Registrar
International Ship Registry of Cambodia

ISROC

المصدر: ممثل الإدارة البحرية جيجل

ملحق رقم 10



Alhn. Capt. Mohsen El Mollahey
Master of M/V "Colbert"

THE REPUBLIC OF VANUATU
Vanuatu Maritime Authority
Port Vila, Vanuatu

Certificate Number
04-1545

RESTRICTED CERTIFICATE OF REGISTRY
for a vessel in LAY-UP
* * * NOT VALID FOR NAVIGATION * * *

OFFICIAL NUMBER	CALL SIGN	NAME OF VESSEL	SERVICE	HOME PORT
706	YJZD2	DB-99	PIPE LAY / DERRICK BARGE	PORT VILA

IMO NUMBER: IMO8705837

THIS IS TO CERTIFY THAT pursuant to the provisions set forth in The Maritime Act Cap. 131 (as amended), ABDEL AZIZ ABDEL RAHMAN having made the required declaration that:

OWNER NAME	DOMICILE	CITIZENSHIP	PROPORTION
SUBSEA PETROLEUM SERVICES	ALEXANDRIA, EGYPT	EGYPT	

a) the sole owner(s) of the herein named and described vessel.

GENERAL PARTICULARS

DATE PURCHASED	PLACE PURCHASED	FORMER NAME	CLASSED BY	DATE REGISTERED
August 17, 2004	LONDON, UK	DLB 1;DB-1	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	September 15, 2004

BUILT BY	YEAR BUILT (COMPLET	BUILT AT
BETHLEHEN STEEL CORPORATION SHIPBUILDING	1956	BEAUMONT, TEXAS, USA

CONVERTED BY	YEAR CONVERTED	CONVERTED AT

NUMBER OF MASTS	NUMBER OF DECKS	MATERIAL	STEM TYPE	STERN TYPE	HOW PROPELLED
NONE	ONE	STEEL	N/A	N/A	N/A

PARTICULARS OF PROPELLING ENGINES

NUMBER / TYPE OF ENGINES	POWER TYPE	YEAR BUILT	BUILT BY
NONE			NON SELF-PROPELLED

REGISTER DIMENSIONS

LENGTH OVERALL	BREADTH	DEPTH	HEIGHT
91.47 METERS	27.46 METERS	5.51 METERS	

PARTICULARS OF TONNAGE

	GROSS	NET
ITC69	4182	1254
REGULATORY	4514.10	3950.00

WHEREAS, the Deputy Commissioner of Maritime Affairs, on behalf of the Government of the Republic of Vanuatu, has approved the application of the aforesaid owner for registration of the vessel, and the owner has complied with the requirements for registration, the vessel is therefore duly registered under the laws and flag of the Republic of Vanuatu.

ISSUED by the Authority of the Government of The Republic of Vanuatu under my hand and seal at the Port of New York, New York on September 18, 2004 at 8:30 AM EDST.

BY: SHANE J. STRAIT
Deputy Commissioner of Maritime Affairs
The Republic of Vanuatu

شهادات التصنيف

ملحق رقم 11

			
USA	Norway - Germany	France	UK
			
Japan	Italy	China	South Korea

المصدر: ممثل الإدارة البحرية جيجل

تابع للملحق رقم11

شهادات صلاحية السفينة للإبحار

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

Cert. Nr.: PHRS/LL/674481113/ 10332/020608

Issued under provisions of the International Convention on Load Lines, 1966 in accordance with Assembly Resolution A.883(21) relating to the Global implementation of the Harmonized system of survey and certification, under the authority of the Government of

SIERRA LEONE

by *PHOENIX REGISTER OF SHIPPING*

Name of Ship	Call Sign IMO	Port of Registry	Length (L) in m as defined in Article 2(8)
DEGBAKI	**9LD2189 8329945**	**FREETOWN**	**42,67**

Freeboard assigned as: * ~~A new ship~~ / - An existing ship

Type of ship: * - Type A / ~~Type B~~ / ~~Type B with reduced freeboard~~ / ~~Type B with increase freeboard~~

(* Delete as applicable)

Freeboard from deck line

Tropical		mm (T)
√ Summer	√ 243	mm (S)
Winter		mm (W)
Winter North Atlantic		mm (WNA)
Timber Tropical		mm(LT)
Timber Summer		mm (LS)
Timber Winter		mm (LW)
Timber Winter North Atlantic		mm (LWNA)

Load Line

mm above (S)

√ upper edge of line through centre of ring

mm below (S)

mm below (S)

mm above (LS)

mm above (S)

mm below (LS)

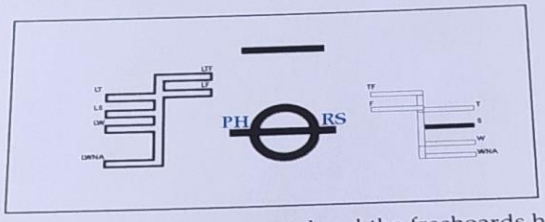
mm below (LS)

Note: Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate.

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber mm. For timber freeboards mm.

The upper edge of the deck/reference line from which these freeboards are measured is mm

deck at side.



THIS IS TO CERTIFY that this ship has been surveyed and the freeboards have been assigned and load line shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.

THIS CERTIFICATE SHALL REMAIN VALID FOR A SINGLE VOYAGE IN BALLAST CONDITION FROM GREECE TO NIGERIA BUT NOT LATER THAN THE 22ND OF AUGUST 2008.

Completion date of the survey on which this certificate is based: 30/05/2008

Issued at Piraeus, on 02/06/2008

PROVISIONAL [1] ☒

For the

PHOENIX REGISTER OF SHIPPING

A.S. Marianos / Att. Surveyor

he undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this Certificate.

Mark box, as applicable

te: 12/2002

Page1 of 3

Form No: PHRS/LL/860500/

OENIX REGISTER OF SHIPPING, 94 Notara Str., 185 35 Piraeus, Greece, Tel: +302104136555, Fax: +302104136505

ملحق رقم 12



REPUBLIC OF SIERRA LEONE

PROVISIONAL SHIP STATION LICENSE

Sierra Leone Maritime Administration hereby grants authorization to the vessel whose particulars are described below to use radio telecommunication equipment in accordance with national regulations, the conventions of International Telecommunication Union and the Merchant Shipping Act 2003

NAME OF THE VESSEL	DEGBAKI
PORT OF REGISTRY :	FREETOWN

OWNERS	MR. APULU JAPHET RUFUS NO. 12 – NEW HAVEN GRA PORT. HARCOURT, NIGERIA	CALL SIGN 9LD2189	MMSI NO: 667 690 000
RADIO ACCOUNTING AUTHORITY MARSATCO – PG03	OFFICIAL NO: SL100690	SELCALL NA	

PARTICULARS OF VESSEL & RADIO EQUIPMENT

CATEGORY OF SERVICE GMDSS A1	TYPE OF VESSEL GENERAL CARGO	GROSS TONNAGE 196

Issued: Place: PIRAEUS - GREECE Date: 23RD MAY 2008

Valid until: 22ND AUGUST 2008

13241

Authorization No: SL-05-08-190 - SPECIAL

THIS CERTIFICATE IS VALID FOR ONE SINGLE VOYAGE IN BALLAST CONDITION FROM GREECE TO NIGERIA

International Ship Registry SL SIERRA LEONE REGISTRATION OFFICE

ANASTASIOS ARVANITAKIS
Signature and Seal

L-PSSL Rev. 0 , 4/21/05 Page 1

المصدر: ممثل الإدارة البحرية جيجل

تابع للملحق رقم 12

قائمة المراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولا- المصادر:

أ-النصوص القانونية الوطنية:

1-النصوص التشريعية:

1. أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني ج. ر، عدد 78، صادر بتاريخ 30سبتمبر 1975، معدل ومتمم

2. أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج .ر. عدد 101، صادر بتاريخ 19 ديسمبر 1975، معدّل ومتمم.

3. أمر رقم 76- 80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر، عدد 29، صادر بتاريخ 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05 المعدل بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر عدد 46 صادر في 18 أوت 2010.

4. قانون رقم 90-29 مؤرخ في 1 ديسمبر 1990، يتعلق بالتهيئة والتعمير، ج ر عدد 52 صادر بتاريخ 2 ديسمبر 1990.

5. أمر رقم 95-07 ، مؤرخ في 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات ج ر، عدد 13 صادر في 1995/03/08 المعدل والمتمم بموجب القانون 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 11-11 المؤرخ في 18 جويلية 2011، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 13- 08 المؤرخ في 30 ديسمبر 2013.

6. قانون رقم 02-02 مؤرخ في 5 فيفري 2002، يتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج ر عدد 8 صادر بتاريخ 6 فيفري 2002.

7. قانون 03- 10 المؤرخ في 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ج ر عدد 43، صادر بتاريخ 20 يوليو 2003

8. قانون رقم 09-08 المؤرخ في 02/25/ 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر عدد 21 صادر بتاريخ 2008/02/23، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 22-13 مؤرخ في 12 يوليو 2022، ج ر عدد 48 صادرة بتاريخ ، 17 يوليو 2022.

2-النصوص التنظيمية:

2-1- المراسيم الرئاسية:

1- مرسوم رئاسي رقم 64- 70، المؤرخ في 1964/04/07، يتضمن مصادقة الجزائر على معاهدة بروكسل اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض العقود المتعلقة بسندات الشحن، ج ر عدد 28 صادر، بتاريخ 1964.

2- **2-المراسيم التنفيذية:**

1.مرسوم تنفيذي رقم 21-215 مؤرخ في 20 ماي 2021، يتضمن تنظيم الإدارة المحلية البحرية، ج.ر عدد 41 صادر بتاريخ 3 جوان 2021 .

ب-النصوص القانونية المقارنة:

1.معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994

2.اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض العقود المتعلقة بسندات الشحن المؤرخة في 25اوت.

3.اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 المعروفة باسم " قواعد هامبورغ"، دخلت مجال التطبيق في 1 نوفمبر 1992 .

4.إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (نيويورك 2008) تسمى بقواعد روتردام. متاحة على الرابط : https://uncitral.un.org/ar/texts/Transpor

5.الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974

6.بروتوكول بروكسل لسنة 1968، المعدل لمعاهدة سندات الشحن لسنة 1924.

ثانيا – المراجع:

أ- الكتب:

1.بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ،الجزء الأول، التصرف العقدي (العقد والإرادة المنفردة)، ط4 ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005 .

2. بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، ط1، دار هومة، الجزائر، 2020.

3. دويدار محمد هاني، علي البارودي، القانون البحري، ط1، الدار الجامعية للطباعة والنشر، لبنان، دس ن.

4. دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2001.

5. شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، ط1، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.

6.طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 2007.

7.عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، ط1، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.

8.علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام(مصادر الاتزام في القانون المدني الجزائري) ط 7، ديوان المطبوعات المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006.

9.العيطر عبد القادر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية(دراسة مقارنة)، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع الاردن،2009.

10. لعشب محفوظ، المبادئ العامة للقانون المدني الجزائري،ط 3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006.

11. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا دراسة تفصيلية، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005.

12. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا، دارسة تفصيلية، ط1، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر ،2005.

13. مصطفى كمال طه، القانون البحري (السفينة – أشخاص الملاحة البحرية – النقل البحري– الحوادث البحرية– التأمين البحري) الطبعة الأولى، الدارالجامعية، مصر، 1993.

ب– الرسائل والمذكرات الجامعية:

1–رسائل الدكتوراه:

1. بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل درجة دكتوراه تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر،2021.

متاح على الرابط:

–https://dspace.ummto.dz/items/9af2a731–d61a–4700–b928

2. حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري، أطروحة مقدمة من أجل نيل شهادة الدكتوراه للعلوم تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران2، 2015– 2016.

متاح على الرابط:

https://www.univ–oran2.dz/images/these_memoires/FDSP/

2– رسائل الماجستير:

1. دريسي أمينة، حالات دفع مسؤولية الناقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، الجزائر، 2008.
2. راكان صالح عودة الشوابكة، مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة أزمة سفينة إيفرغيفن في قناة السويس، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق جامعة عمان، (الأردن)، 2021.
3. شيرين عبد الحسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط، الأردن 2010، متاح على الرابط:
https://search.emarefa.net/ar/detail/BIM-703141

3- مذكرات الماستر:

1. براهيمي فتيحة، قروج صبرينة، مفهوم الخطر في قانون التأمين، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2015-2016.
2. رزاي نهاد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر مهني في الحقوق، تخصص قانون بحري وميناءي، كلية الحقوق جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، 2021- 2022.
3.قاسي هشام، طيار نوفل، مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2020- 2021.
4. قانة إكرام، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خيضر، بسكرة، 2018- 2019.

5. لعاج أسماء، قوشة أسماء، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة بجاية الجزائر 2022، 2023.متاح على الرابط:

/https://www.univ-bejaia.dz/jspui/bitstream/123456789

6. مرابط شيخ، التأمين البحري في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص تأمينات ومسؤولية، كلية الحقوق جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2018/2017. متاح على الرابط:

http://e-biblio.univ-mosta.dz/handle/123456789/16706?.7

8. هاشمي عثمان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر، تخصص القانون الجبائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة مستغانم، 2018-2019. متاح على الرابط:

https https://mail.almerja.net/search.php?search=

ج- المقالات:

1. أحمد عبد الله آل سفران، أساس مسؤولية الناقل البحري وحالاتها في النظام البحري التجاري السعودي والفقه الإسلامي، مجلة جامعة طيبة، المملكة العربية السعودية، د س ن، ص.ص: 525-565، تم الاطلاع متاح على الرابط:

https://www.taibahu.edu.sa/Pages/AR/DownloadCenter.aspx

2.بلقاسم مولاي، أهمية وشروط الخطر في التأمين البحري، مجلة القانون والعلوم السياسية ،العدد 02، 2016، ص.ص:138-155، متاح على الرابط:

https:// https https://www.asjp.cerist.dz/en/article/86799

3.بن ددوش سيد أحمد، أحكام التصادم البحري على ضوء التشريع الجزائري واتفاقيتي بروكسل لسنة 1910 و 1952، مجلة الدراسات الحقوقية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، العدد 1، 2021، ص.ص:823-853، متاح على الرابط :

https://www.asjp.cerist.dz/en/article/151583

4. بورطال أمينة، الولاية القضائية للمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد4، 2016، ص.ص: 664- 694 ، متاح على الرابط:

https://www.asjp.cerist.dz/en/article/86535

5. بورطال أمينة، امتداد التأمين البحري لضمان أخطار غير بحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان ،العدد 4 دس ن، ص.ص:275-304.

6. بوزوينة محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد 07، د س ن، ص.ص: 213-226. متاح على الرابط :

https://www.asjp.cerist.dz/en/article/79701

7. بوكريطة موسى، التحكيم التجاري كوسيلة لتسوية منازعات عقود التجارة الدولية، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، جامعة سيدي بلعباس، عدد8، سنة 2017، ص.ص:1146-1163 متاح على الرابط:

https://www.asjp.cerist.dz/en/article/42510

8. حاوشيش ابتسام، منال الطيب يوسف، كحيل حياة، تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر، مجلة الابداع، جامعة البليدة، جامعة الحدود الشمالية السعودية، العدد 01، 2019،ص.ص:129-143، متاح على الرابط:

https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/269/9/1/102642

9. حسين رجب محمد الزيدي، قواعد الترجيح بين أدلة الإثبات المتعارضة في الدعوى المرجع الإلكتروني للمعلوماتية، دس ن، متاح على الرابط

https://mail.almerja.net/search.php?search

10. حوباد حياة، الحالات الإتفاقية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، طبقا لقواعد روتزدام، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، العدد01، 2022، ص.ص: 559-569 متاح على الرابط :
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/189772

11. دالع سعيد، مسؤولية الناقل البحري عن نقل الحيوانات الحية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد الثامن 2018، ص.ص: 179-188 متاح على الرابط :
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/79698

12. دريسي أمينة، شروط الانقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، مجلة القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد4، د. س.ن، ص. ص: 59- 78 متاح على الرابط :www.asjp.cerist.dz.

13. الديار قماز ليلى، قواعد روتردام نقل بحري بطابع متعدد الوسائط، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد3، 2015، ص.ص: 25- 50 ، متاح على الرابط :
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83763

14. شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد4 د س، ص.ص:95-114 متاح على الرابط: https://www.asjp.cerist.dz/en/article/84040

15. ضو خالد، معروف فاطمة، أركان المسؤولية العقدية وشروط قيامها، دراسة تأصيلية مجلة البيان للدّراسات القانونية والسياسية، جامعة الجزائر1، جامعة الوادي (الجزائر) العدد01 ،2023، ص.ص:108-131 متاح على الربط :
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/227433

16. عادل الخاضر سالم البريكي، هاشي زام هاشم ،أركان المسؤولية المدنية للناقل البحري دراسة وصفية تحليلية، مجلة جامعة العلوم الإسلامية الماليزية، 2021 متاح على الرابط :

https://oarep.usim.edu.my/jspui/handle/123456789/21759

17. عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة أفاق للعلوم، جامعة بوزيان عاشور الجلفة، العدد01،2021 متاح على الرابط :

https://www.asjp.cerist.dz/en/article/141043

18. العرابي خيرة، أسباب تلوث البيئة البحرية والساحلية في الجزائر والحماية القانونية لها، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران2، العدد 01، 2016، ص56، متاح على الرابط: https://www.asjp.cerist.dz/en/article/126679

19.فراح عز الدين، التصادم البحري، مجلة المفكر، كلية الحقوق جامعة محمد خيضر بسكرة ، عدد 12، د س ن، ص.ص: 165-181

متاح على الرابط : https://www.asjp.cerist.dz/en/article/51526

20.مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، العدد3، د س ن، ص.ص: 205-220 متاح على الرابط:

https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83774

21. نطور أحلام، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، مجلة الدراسات الحقوقية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر العدد 3، سبتمبر 2020، ص.ص: 721-742، متاح على الرابط :

https://www.asjp.cerist.dz/en/article/127469

22. يسعدي يوسف، حدوم كمال، مكانة الخطأ الملاحي في النقل البحري للبضائع دراسة في النصوص القانونية والاجتهاد القضائي، مجلة السياسة العالمية، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس (الجزائر)، العدد 2 ،2023، ص.ص: 417-431.

متاح على الرابط: https://www.asjp.cerist.dz/en/article/223403

د- المحاضرات:

1. إخلاص بن عبيد، محاضرات في مقياس القانون البحري، ألقيت على طلبة السنة الثانية حقوق، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية 2020 2021، متاح على الرابط:

https://droit.univ-batna.dz/images/postgraduation/droit_maritime_dr_benabid_ikh

2. حايد فاطمة، محاضرات في مقياس عقد النقل البحري للبضائع، ألقيت على طلبة السنة أولى ماستر تخصص قانون بحري ومينائي كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2022، 2023. متاحة على الرابط :

https://elearnining.univ-jijel.dz/course/view.php

3.العيساوي حسين محاضرات في مقياس القانون البحري، ألقيت على طلبة السنة الثالثة ليسانس حقوق، القسم الخاص ، كلية الحقوق جامعة المسيلة، 2021- 2022. متاح على الرابط:https://elearning.univmsila.dz/moodle/course/view .

4.عبد الله ليندة، محاضرات في مادة رجال البحر، ألقيت على طلبة السنة الأولى تخصص القانون البحري والمينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل، 2020 -2021.

5.تيزي عبد القادر، الفعل المستحق للتعويض كمصدر من مصادر الالتزام محاضرات في مقياس القانون المدني، ألقيت على طلبة السنة الثانية حقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، 2019- 2020، متاحة على الرابط:

https://www.univ-sba.dz/fdsp/wp-content/uploads/2021/11

هـ- المقابلات:

1. مقابلة مع السيدة بونار مفيدة، رئيس دائرة المساعدة على الإبحار
2. مقابلة مع السيد: ممثل الإدارة البحرية جيجل.

و-المواقع الإلكترونية:

1. تعريف ومعنى مسؤولية في معجم المعاني الجامع، معجم عربي عربي، متاح على الرابط: https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar
2. تعريف ومعنى جنوح في معجم المعاني الجامح، معجم عربي عربي، متاح على الرابط: https://www.almaany.com/ar/dict/ar-
3. طارق بربر، لماذا تغرق السفن؟ جريدة الدومان البحر بالعربية، بتاريخ 9 نيسان 2016، متاحة على الرابط : https://www.aldouman.com/articles/tag
4. قناة السويس: متاح على الرابط: https://www.suezcanal.gov.eg
5. إيفرغيفن: متاح على الرابط: https://ar.wikipedia.org/wiki
6. السفينة الجانحة إيفرغين، منصة بي بي سي الإخبارية بتاريخ 23 أفريل 2021، متاح على الرابط:https://www.bbc.com/arabic/middleeast-
7. التسلسل الزمني لأحداث جنوح" إيفرغين" في قناة السويس" متاح على الرابط: https:// https://www.alaraby.co.uk/economy
8. من الجنوح إلى التعويم"، تم النشر في 29 مارس 2021 بصحيفة الشرق الأوسط، متاح على الرابط: https://aawsat.com/home/article/2888651
9. تعرف على تفاصيل ال 144 ساعة، التي قادت لتحرير السفينة العالقة بقناة السويس"، متاح على الرابط: https://www.aljazeera.net/news
10. مصر تحتجز سفينة "ايفرغيفن"وتطلب 900 مليون دولار كتعويض" متاح على الربط: https:// https://www.alaraby.com/special-coverage
11. قناة السويس تعدد الخسائر التي تكبدتها بسبب جنوح " إيفرغيفن" متاح على الرابط: https://arabic.cnn.com/business/article/2021/05/28

12. مصر تبدأ التحقيق في أسباب جنوح سفينة نقل الحاويات بقناة السويس"، متاح على الرابط: https:// https://www.france24.com/ar

13. قناة السويس، هكذا أثرت " أيفرغيفن" على اقتصاد العالم !" متاح على الرابط:

https://www.dw.com/ar

14. ما تأثيرات تعطل قناة السويس على حركة الإمدادات الطبية عامة والمتعلقة بكرونا خاصة؟ متاح على الرابط:

https://www.aljazeera.net/health/2021/3/29

15.السفينة العالقة في قناة السويس تهدد الشحن في جميع أنحاء العالم، تقرير صحفي منشور بجريدة زمان الوصل متاح على الرابط: https://yemenfuture.net/world/1577

16.مصر تبدأ التحقيق في أسباب جنوح سفينة نقل الحاويات بقناة السويس متاح على الرابط: https https://www.france24.com/ar

17."حادث قناة السويس ما حجم الضرر على التجارة العالمية والشركات؟" متاح على الرابط: :https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/3/28

18."قناة السويس: من سيدفع مليارات الدولارات من الخسائر بعد جنوح السفينة إيفرغيفن؟" متاح على الرابط: https://www.bbc.com.arabic

19.الإستغاثة متاح على الرابط: https://almohandes.org/t

فهرس المحتويات

العنوان	الصفحة
شكر وتقدير	
اهداء	
قائمة المختصرات	
مقدمة	**1**
الفصل الأول: أحكام مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة	
المبحث الأول: مفهوم مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	**7**
المطلب الأول: التعريف بمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	**7**
الفرع الأول: تعريف مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	**8**
أولا: التعريف بخطر جنوح السفن	**8**
أ: الجنوح الاضطراري أو الاجباري	**10**
ب: الجنوح العمد	**11**
ثانيا: تمييز خطر جنوح السفن عما يماثله من المخاطر البحرية	**12**
أ: جنوح السفن والتصادم البحري	**12**
ب: جنوح السفن والغرق	**13**
1: المدى الزمني	**14**
2: التدخل البشري	**14**
3: الاصلاح والانقاذ	**14**
4: التداعيات البيئية	**15**
الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	**15**

أولا: موقف المعاهدات الدولية من طبيعة مسؤولية الناقل البحري عن الجنوح	**15**
ثانيا: موقف القضاء والمشرع الجزائري من طبيعة مسؤولية الناقل البحري عن الجنوح	**16**
أ: موقف المشرع الجزائري من طبيعة مسؤولية الناقل البحري عن الجنوح	**16**
ب: موقف القضاء الجزائري من طبيعة مسؤولية الناقل البحري عن الجنوح	**17**
المطلب الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	**18**
الفرع الأول: أركان مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	**18**
أولا: ركن الخطأ	**18**
أ: تعريف الخطأ كركن من أركان المسؤولية العقدية	**19**
1: الخطأ الشخصي	**20**
2: خطأ التابعين	**20**
ب: عبء إثبات الخطأ	**20**
ثانيا: الضرر	**21**
ثالثا: العلاقة السببية بين الخطأوالضرر	**22**
أ: تعريف علاقة السببية	**23**
ب-عناصر رابطة السببية	**23**
ج: عبء إثبات علاقة السببية	**24**
الفرع الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	**24**
أولا: هلاك البضاعة	**24**
ثانيا: تلف البضاعة	**26**

ثالثا:التأخر في تسليم البضاعة	**26**
الفرع الثالث: أسباب قيام مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	**28**
أولا: الخطأ الشخصي للناقل	**28**
أ: مسؤولية الناقل الفعلي والمتعاقد	**29**
ب: مسؤولية الناقل في النقل المتتابع	**29**
ثانيا: مسؤولية الناقل عن أخطاء تابعيه	**30**
أ: الأشخاص البحريون	**30**
ب: الأشخاص البريون	**31**
1: وكيل السفينة	**31**
2: مقاول المناولة	**32**
المبحث الثاني: الأسباب الموجبة لمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	**33**
المطلب الأول: المتابعة القضائية للناقل البحري عن جنوح السفن	**33**
الفرع الأول: دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري	**33**
أولا: طرفا الدعوى	**33**
أ: المدعي في دعوى المطالبة بالتعويض عن جنوح السفينة	**38**
1: الشاحن	**34**
2: المرسل إليه	**35**
3: الغير	**35**
ب: المدعى عليه	**36**
ثانيا: الاختصاص بدعوى المسؤولية وتقادمها	**37**
أ: الاختصاص بنظر دعوى المسؤولية	**37**
1: الاختصاص القضائي	**38**

1-1: الاختصاص النوعي	**38**
1-2: الاختصاص الاقليمي	**38**
2: التحكيم كوسيلة بديلة لتسوية النزاعات الناجمة عن جنوح السفن	**39**
ب: تقادم دعوى مسؤولية الناقل	**40**
1: أساس التقادم	**40**
2: بدأ سريان التقادم	**41**
الفرع الثاني: استحقاق التعويض	**41**
أولا: ضوابط تقدير التعويض	**42**
ثانيا: سقوط حق الناقل في تحديد التعويض	**42**
أ: سوء السلوك الإرادي للناقل البحري	**43**
1: الغش من الناقل شخصيا	**43**
2: عدم الاكتراث	**43**
ب: تصريح الشاحن عن طبيعة وقيمة البضاعة	**43**
الفرع الثالث:حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية	**44**
أولا: حالات الاعفاء القانوني من المسؤولية	**44**
أ: الحالات العامة	**45**
1: الأخطاء الملاحية	**45**
2: العيوب الخفية	**46**
3: خطأ الشاحن	**46**
4: القوة القاهرة	**47**
5: إنقاذ الأرواح والأموال	**47**
ب: الأسباب الخاصة	**47**

1: المسؤولية النسبية	**48**
2: ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن والتصريح الكاذب من قبله	**48**
3: نقل البضاعة على السطح	**48**
4: نقل الحيوانات الحية	**49**
ثانيا: حالات الاعفاء الاتفاقي للناقل البحري من المسؤولية	**49**
أ: حالات الاعفاء الاتفاقي الباطلة	**49**
1: نطاق البطلان في القانون البحري الجزائري	**49**
2: نطاق البطلان في اتفاقية بروكسل	**50**
ب: حالات الاعفاء الاتفاقي الصحيحة	**51**
المطلب الثاني: دور شركات التأمين في تغطية مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	**51**
الفرع الأول: نطاق عقد التأمين البحري في حالة جنوح السفن	**52**
الفرع الثاني: الأخطار المستبعدة من العملية التأمينية	**52**
أ: الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة	**53**
1: خطأ المؤمن له أو ممثليه المتعمد	**53**
2: خطأ الربان المتعمد	**53**
3: الأضرار والخسائر المادية	**54**
ب: الأخطار المستبعدة مع ترك حرية للأطراف	**54**
1: عيب الشيء المؤمن عليه	**54**
2: الأضرار التي تسببها الأشياء المؤمن عليها لغيرها من الأشياء والأشخاص	**54**
الفصل الثاني: تطبيقات لمسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن	

المبحث الأول: حادثة جنوح السفينة إيفرغيفن بقناة السويس	**58**
المطلب الأول: تفاصيل جنوح السفينة إيفرغيفن بقناة السويس	**58**
الفرع الأول: جنوح السفينة إيفرغيفن من الأسباب إلى التعويم	**58**
أولا: أسباب جنوح السفينة إيفرغيفن بقناة السويس	**59**
ثانيا: محاولات تحرير السفينة إيفرغيفن بقناة السويس	**60**
ثالثا: تعويم السفينة في قناة السويس	**61**
الفرع الثاني: الآثار الإقتصادية المترتبة عن جنوح سفينة إيفرغيفن في قناة السويس	**63**
أولا: تبعات كارثة قناة السويس على مصر	**63**
ثانيا: تداعيات أزمة قناة السويس على الاقتصاد العالمي	**66**
المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفينة إيفرغيفن	**67**
الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري تجاه أصحاب البضائع	**68**
الفرع الثاني: مسؤولية الناقل البحري تجاه العاملين على متنها	**69**
الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري تجاه قناة السويس	**71**
المبحث الثاني: حادثة جنوح السفينة ديقباكي"DEGBAKI " بشاطئ افتيس بجيجل	**74**
المطلب الأول: تفاصيل حادثة جنوح السفينة ديقباكي بشاطئ أفتيس	**74**
الفرع الأول: أسباب وقوع حادثة جنوح السفينة ديقباكي	**74**
الفرع الثاني: تفاصيل إنقاذ السفينة ديقباكي	**76**
المطلب الثاني: التدابير المتبعة عند جنوح السفينة ديقباكي DEGBAKI	**78**
الفرع الأول: الإجراءات المتخذة عند جنوح السفينة DEGBAKI	**78**
أولا: إجراءات السلامة والإنقاذ	**78**

أ- تأكيد واقعة الجنوح من طرف الإدارة البحرية.	**79**
ب- تحديد موقع الجنوح تحديدا دقيقا باستخدام نظم تحديد المواقع أو بوسائل أخرى	**79**
ج-إنقاذ الطاقم المتكون من 4 أشخاص ربان ورئيس غرفة المحركات ونائبا كل منهما	**79**
د- تقييم حالة السفينة والأضرار التي لحقت بها لتحديد مدى الحاجة إلى التدخل السريع	**79**
ثانيا: الإجراءات القانونية والتنظيمية	**79**
أ: التحقيق	**79**
ب: التنسيق مع الجهات المعنية	**79**
ثالثا: الإجراءات البيئية	**80**
أ: تقييم المخاطر البيئية	**81**
ب: احتواء التلوث	**81**
الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل عن جنوح السفينة DEGBAKI	**81**
أولا: الحجج القانونية المتوقعة لإقامة مسؤولية مالك السفينة DEGBAKI	**82**
ثانيا: الحجج القانونية المتوقعة لنفي مسؤولية مالك السفينة DEGBAKI	**84**
المطلب الثاني: الأثار المترتبة عن جنوح السفينة DEGBAKI	**84**
الفرع الأول: تشكل الحطام البحري بعد جنوح السفينة DEGBAKI	**84**
الفرع الثاني: الأثار السلبية لحطام السفينة DEGBAKI	**86**
أولا: التأثيرات البيئية والمناخية	**87**
أ:التلوث الكميائي	**87**
ب: التلوث البصري	**87**

ثانيا: التأثيرات الاقتصادية	**88**
أ: السياحة	**88**
ب:الصيد	**88**
ثالثا: التأثيرات الصحية	**89**
أ:تناول الكائنات الملوثة	**89**
ب:النقل وانتشار الأمراض	**89**
خاتمة	**91**
الملاحق	**95**
قائمة المراجع	**108**
الفهرس	**121**
الملخص	

الملخص

ملخص:

تم التطرق من خلال هذه الدراسة إلى موضوع مسؤولية الناقل البحري عن جنوح السفن، الذي تمحور حول إشكالية تقتضي البحث عن المسؤول عن تعويض الأضرار التي قد تلحق أصحاب البضائع جراء جنوح السفن الناقلة لها.

وقد خلصت الدراسة إلى نتيجة رئيسية مفادها أن جنوح السفن من المخاطر البحرية التي تهدد الرحلة البحرية، والتي على أساسها تتحدد مسؤولية الناقل بموجب عقد النقل البحري المثبت بسند الشحن، مما يجعله متابعا قضائيا مالم يتحقق سبب يعفيه من تحمل تلك المسؤولية.

Summary:

Through this study, the topic of the responsibility of the sea carrier for the delinquency of ships was touched upon, which revolved around a problematic issue that requires the search for the one responsible for compensating the damage that may be caused to the owners of the goods due to the delinquency of the ships carrying them.

The main conclusion of the study was that the delinquency of ships is one of the maritime risks that threaten the sea voyage, on the basis of which the carrier's liability is determined under the maritime transport contract fixed by the bill of lading, which makes him a judicial follower unless a reason is found that exempts him from assuming that responsibility.